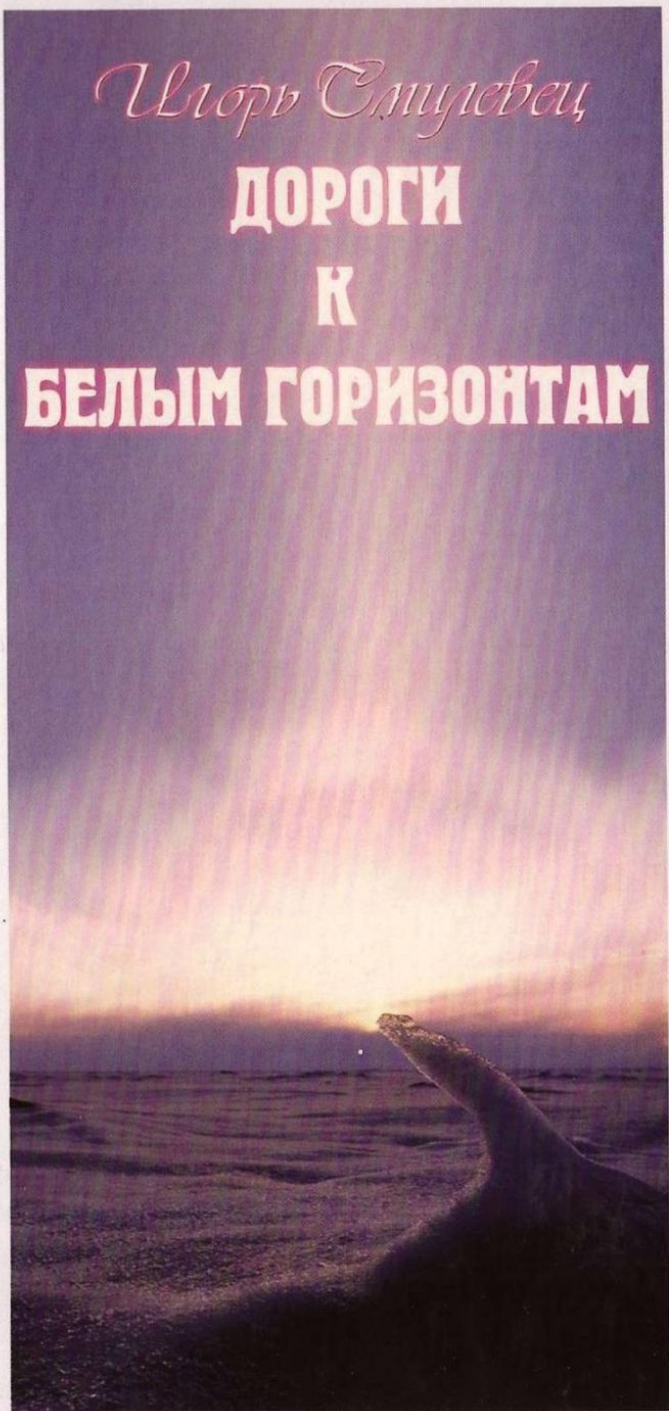
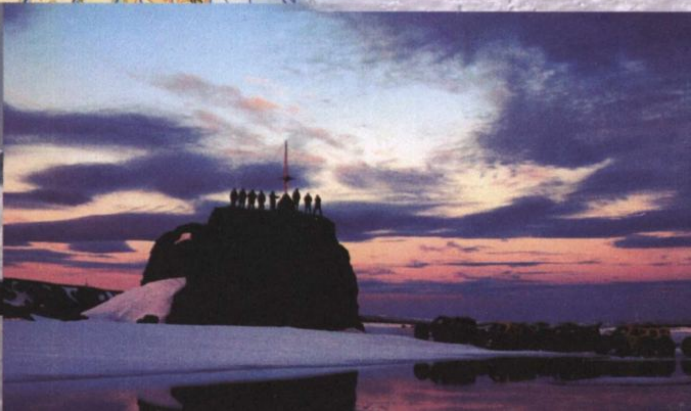


Игорь Смирнов
**ДОРОГИ
К
БЕЛЫМ ГОРИЗОНТАМ**









Игорь Смилевец

ДОРОГИ К БЕЛЫМ ГОРИЗОНТАМ

Записки путешественника

**Саратов
Приволжское книжное издательство
2005 г.**



УДК 910. 4(98+99)
ББК 26.89 (00)
С- 50

Смилевец И. Д.
ДОРОГИ К БЕЛЫМ ГОРИЗОНТАМ: Записки путешественника. – Саратов:
Приволжское кн. изд-во, 2005. – 372 с.

ISBN 5-7633 – 1092 – 6
ББК 26.89(00)

Книга И. Смилевца, неутомимого энтузиаста-путешественника из г. Энгельса Саратовской области, рассказывает о Международной комплексной Антарктической экспедиции «Навстречу XXI веку», радиоэкспедиции по островам Карского моря «Затерянные острова в океане», комплексной кругосветной экспедиции «Полярное кольцо», участником которых ему довелось быть. Читатели узнают о целях путешествий на Южный полюс и Крайний Север, о задачах и трудностях, встретившихся в процессе их выполнения, об итогах экспедиций. Путешествие в далёкие края сопровождается увлекательными экскурсами в историю открытия и освоения суровых и неповторимо красивых мест нашей планеты. В книге много научного материала, поясняющего интересные эпизоды и явления, с которыми столкнулись участники экспедиций.

Книга будет интересна читателям любого возраста.

© И. Д. Смилевец,
2005 г.

ISBN 5-7633 – 1092 – 6

Предисловие

«ИЗ ДАЛЬНИХ СТРАНСТВИЙ ВОЗВРАТЯСЬ»

Книга с подзаголовком «Записки путешественника» в Саратове издаётся впервые, потому что до Игоря Демьяновича Смилевца не было у нас настоящих путешественников. Туристы – да, есть, а вот чтобы, «из дальних странствий возвратясь», рассказать, что довелось побывать там, куда не ступала нога человека, – из наших земляков может, пожалуй, только автор книги «Дороги к белым горизонтам».

Последнее десятилетие Игорь Демьянович живёт в Энгельсе проездом, готовясь к очередному путешествию по снежному безмолвию Арктики или Антарктиды. Экспедиции к полюсам Земли он и его товарищи предпринимают не ради праздного любопытства (хотя и это извечное стремление человека узнать: «А что там, за горизонтом?») – не сбросишь со счетов). Они испытывают технику, снаряжение, одежду и обувь, новые продукты питания, которые помогут... Нет, не покорить Север либо Антарктику, а научиться жить на планете, не разрушая её. К примеру, рубец, оставленный гусеницей в тундре, не заживает десятилетиями, а на месте, где трактор разворачивался, ничего не вырастет сотню лет. Гусеничный трактор, как известно, изобрёл наш земляк Фёдор Абрамович Блинов в конце XIX века. В конце века XX наш земляк Игорь Демьянович Смилевец участвовал в испытаниях вездехода с мягкими шинами: трава, примятая вездеходом, поднимается через минуту, а птица, сидящая на гнезде, побывав под колёсами, не гибнет.

Много интереснейших фактов почерпнёт читатель из книги «Дороги к белым горизонтам». Причём эти записки – не сухой отчёт о научной командировке, скорее – поэма и гимн. Повествуя о суровых буднях экспедиций (запредельные температуры на Южном полюсе или умопомрачительные бураны на берегу Северного Ледовитого океана), Игорь Демьянович рисует картину современного мира Крайнего

Севера и Крайнего Юга, попутно сообщая массу интереснейших фактов: географических, исторических, ботанических, описывая повадки экзотических животных, встреченных в пути. Наиболее интересны страницы, посвящённые предшественникам: покорителям Арктики и Антарктики, землепроходцам, осваивавшим Русский Север в XVII – XIX веках. Впрочем, очень трудно сказать, какие страницы записок более интересны, потому что автор обладает редким даром увлекательно рассказывать обо всём, будь то прозаическое описание ремонтных работ, экскурс в историю, лирическое отступление или же философские размышления, вызванные поистине космическими пейзажами ледяной пустыни.

Читая записки путешественника XXI века, невольно вспоминаешь приключенческие романы Жюль Верна, повесть Владимира Клавдиевича Арсеньева «Дерсу Узала», фантастический роман Владимира Афанасьевича Обручева «Земля Санникова» (через те места, где некогда в Северном Ледовитом океане располагался остров, открытый Санниковым, пролегал путь Игоря Демьяновича Смильцева), зарисовки о природе Михаила Михайловича Пришвина. И в то же время автор никому не подражает, не копирует чужой стиль, у него свой, неповторимый почерк, сочетающий удивительным образом лёгкость изложения и глубину осмысления.

Книга «Дороги к белым горизонтам» написана человеком бывалым, знающим предмет, о котором идёт речь (подполковник запаса долгое время служил в войсках ПВО как раз в тех местах, через которые пролегли маршруты экспедиций). Тем более интересны описанные приключения, что они не придуманы автором, а случились с ним и его товарищами. Кстати, об участниках экспедиций он пишет с любовью и восхищением, его соратники – поистине герои нашего времени, редкие ныне характеры, суть которых, если в двух словах – настоящие мужчины. Шесть тысяч километров по бездорожью, от Салехарда до Певека, прошли они по кромке

Северного Ледовитого океана на сконструированных самими вездеходах, которым не страшны ни сыпучие снега, ни полыньи (вездеход плывёт по воде), испытав не только нужную для Севера технику, но и проверив ещё раз, на что способны они сами.

«Если ты полюбишь Север – не разлюбишь никогда», – пелось в популярной песне 1960-х годов. Четверть века наблюдал Игорь Демьянович Смилевец просторы Крайнего Севера и свою любовь к нему запечатлел в этих записках. Его записки – урок патриотизма, пример того, как надо прививать любовь к Отечеству молодому поколению. Книга его – классика документального жанра – не устареет никогда, ибо в ней отразилось наше время: поиски и заблуждения, открытия и разочарования, страдания и радости людей начала XXI века, одним из летописцев которого и стал автор книги «Дороги к белым горизонтам».

В. Вардугин

Владимир ВАРДУГИН

Немного об авторе и книге

В этой книге есть всё, чтоб увлечь любознательного читателя.

Белые медведи и пингвины. Полярные сияния в темноте вечных ночей и ослепительный под незаходящим солнцем блеск бескрайних снегов. Морозы нередко за минус 40. Льды, то разрываемые гигантскими трещинами, то встающими на дыбы торосами. Есть в ней стремительные полёты над самым северным океаном планеты и самым южным её материком на самолётах и неимоверно тягучие километры, пройденные на лыжах, с рюкзаком за плечами и груженными поклажей нартами за спиной. Есть подробные описания снаряжения, средств связи, транспортных средств, которыми пользовались участники, начиная от лыж и нарт, и кончая сконструированных и построенных ими небывалых многоколёсных машин – пневмовездеходов. Есть полная драматизма история освоения Крайнего Севера первыми российскими землепроходцами. Создания в Заполярье населённых пунктов, портов, аэродромов, дорог, метеостанций, научных станций. Боль за развал экономики сурового богатого края, произошедший в последние годы и, увы, продолжающийся и ныне. Есть и ещё многое.

Но, к сожалению, в этой интереснейшей книге, автор, по скромности своего характера, очень мало рассказывает о себе. А зря, поскольку сам он – личность, несомненно, яркая. И для нас, жителей Земли Саратовской, далеко не безразличная. Он – наш земляк. А потому, воспользовавшись предоставленным мне приятным правом написать вступление к книге, дерзну набросать краткий портрет автора.

Игорь Демьянович Смилевцев родился в 1956 году в городе Серпухове. Но вся его жизнь, кроме самых первых четырёх лет, и того времени, когда он находился на службе в армии, прошла в городах Энгельсе и Саратове. Отец – кадровый военный, генерал-майор в отставке, ветеран Великой

Отечественной войны и участник Парада Победы в 1945 года. Мать – хранительница домашнего очага. Но почему же тогда у младшего из двух сыновей такая устойчивая, не унимающаяся вот уже в течение четверти века тяга к полюсам планеты и к околполярным землям? Книги, прочитанные в детстве и юности? Да, конечно. Иллюстрированные журналы с описаниями путешествий, которые отец постоянно приносил домой из обширной библиотеки своей части? Географические карты, всегда в изобилии имевшиеся в квартире? Говорят, одной из любимых игр маленького Игоря были путешествия по листам бумаги, на которых красочно изображены материки и океаны планеты. И особое внимание обратим в его биографии на год 1972-й. Тогда он учился в одном из старших классов 95-й саратовской школы. В то время учитель литературы Абросимов В. И. организовал туристский кружок. В нём вместе с другими ребятами оказался и Игорь. Всю зиму ребята в школьной мастерской строили самодельные байдарки из фанеры. А когда наступило лето, отправились со своим руководителем в поход по одной из рек Саратовской области – Медведице.

Это было первое настоящее путешествие автора данной книги. Ещё никак, на первый взгляд, не связанное с приполярными землями. Что же касается Арктики, то знакомство с ней, и тоже – настоящее, а не «по карте», состоялось спустя несколько лет. После того, как окончивший среднюю школу Игорь, пройдя полный курс Энгельсского высшего зенитного ракетного командного училища, был направлен на побережье Северного Ледовитого океана.

Диксон, Дудинка, Норильск, Хатанга, Амдерма... Знакомые с детства манящие названия! Однако пока они обозначали только посёлки, в которых молодому офицеру пришлось бывать в течение нескольких лет службы, во время многочисленных командировок.

Служба за Полярным кругом, не секрет, тяжела. И, естественно, что, дождавшись очередного отпуска, все те,

кто нёс её, стремились поскорее покинуть суровое Заполярье. Все, кроме Смилевца. Он же, собрав рюкзак, взяв удочки и ружьё, отправлялся в очередное путешествие. А подходящие для путешествий места находились неподалёку. На континенте – горы и равнины Таймыра, реки Сибири. В океане – острова арктических архипелагов. Так постепенно, в течение почти 10 лет, у Игоря Демьяновича сложился богатый опыт знатока самых северных краёв страны.

А сейчас, отвлечёмся ненадолго от биографии Смилевца, и познакомимся с одним фактом, который немного позже сыграет в его судьбе очень важную роль.

В 1979 году в нашей стране составилась коллектив единомышленников, увлечённых, скажем так – «неформальным изучением приполярных земель». Его руководителем и душой стал москвич В. С. Чуков. Год за годом члены этой группы, получившей название «Арктика», совершали чрезвычайно сложные походы по ранее не изученным уголкам Заполярья. И чаще всего в «автономном режиме». То есть без какой-либо поддержки со стороны, в расчёте только на свои силы. Опыт, накопленный «Арктикой», нередко стал использоваться учёными, спасателями и военными. Приглашение получил и И. Д. Смилевцев, в то время служивший в Харькове. Войдя в состав «Арктики», он участвовал в парашютном десанте, высадившемся на «макушке планеты». Отметим, что и в дальнейшем все путешествия нашего земляка, так или иначе, были связаны с «Арктикой». Уже в следующем, 1993-м, он в группе Чукова участвует в экспедиции на Северный полюс. А через некоторое время – испытывает невиданные до той поры шестиколёсные пневмовездеходы на льду Карского моря.

А потом... Что было в жизни Игоря Демьяновича потом, подробно и очень интересно рассказано в книге. А нам сейчас остаётся только немного поразмышлять, кто же всё-таки – её автор? Определённо, автор этой книги не представитель стремительно входящего в моду «экстрима», где главное – приключения. Уверен, что для него встречи с опасностями

на пути, не самоцель. Человек, заранее ищущий опасность – тщеславен, его действия направлены «на показ». В них прежде всего – стремление удивить других. Для Смилевца и его товарищей преодоление трудностей в пути – суровая необходимость. И возможность, прежде всего, испытать самого себя. Достичь намеченной цели с наименьшими потерями.

Можно было бы, наверное, назвать Игоря Демьяновича испытателем и в более широком смысле. Во время путешествий он, как правило, всегда опробует новинки снаряжения, продуктов, средств передвижения, связи. Его как опытного профессионала приглашают помогать научным и спортивным экспедициям.

Читая книгу, можно заметить, что в своих самых последних странствиях, и, возможно, самых сложных, автор исполняет роль, скажем так, «завхоза». Казалось бы – далеко не самую главную в группе. То ли дело – руководитель, радист, механик. Но это только на первый взгляд. Читайте внимательно строчки Игоря Демьяновича, где он описывает свою «деятельность» на посту «заместителя начальника».

Рассчитать количество продуктов, чтоб всего хватило. Приобрести их. Привезти. Надёжно упаковать. Следить за расходом. Следить за сохранностью. Во время антарктической экспедиции у Смилевца было 88 подопечных из 18 стран. А это ведь не только многие сотни килограммов груза, но и обязательный учёт вкусов. Малейший промах завхоза и – неизбежное недовольство людей. Осложнение в отношениях. И тут уже – один шаг до срыва так долго и трудно готовившейся экспедиции! Я уже не говорю о характере, которым должен обладать «завхоз». Уметь быстро свести назревающий конфликт к шутке. Героически, иного слова я не подберу, в любых условиях, переборов в себе накопившуюся за долгие дни похода усталость, каждое утро вставать раньше других, разжигать застывшую за ночь плиту, колоть лёд, греть воду, варить еду. Попадёшь, читатель, когда-нибудь на

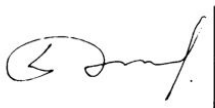
роль «завхоза экспедиции» – оценишь, каким огромным запасом терпения, доброты, энергии обладает Игорь Демьянович.

Те путешествия, в которых он участвовал – не работа в обычном смысле слова. Напомню, по профессии он кадровый офицер, подполковник. Сейчас – в отставке. Путешествия – это, если угодно, «стиль его жизни». Где главный закон – взаимопомощь. Лучший подарок близкому человеку – телефонный звонок с Южного полюса в новогоднюю ночь. Самое дорогое место на планете – всё-таки не полюса, а Земля Саратовская. Где дом, жена, дети, всегда ждущие его возвращения из очередного путешествия.

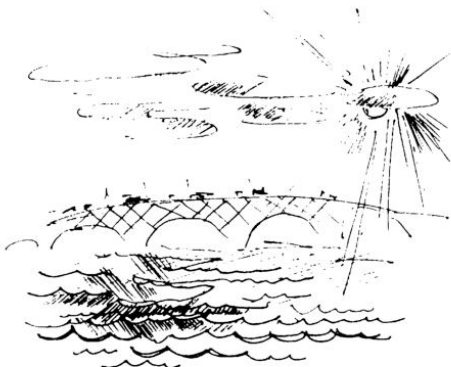
Вернувшись в родные края, Игорь Демьянович даёт интервью журналистам, охотно выступает в школах и клубах, в основном перед детьми. И тем самым дарит всем нам возможность не только узнавать о других странах, но и гордиться своим родным краем. А это ой как важно в наше время!

Конечно, Земля Саратовская лежит очень далеко от высоких широт планеты. И, казалось бы, зачем нам интересоваться Арктикой или Антарктидой. Но вот, найдя, пусть случайно, на карте крохотный островок в море Лаптевых, около которого написано «о. Старокадомского», мы невольно вспоминаем – а ведь это наш земляк! Увидев на фотографии мощный арктический ледокол с надписью на борту «Капитан Сорокин», мы припомним, что человек, плававший по самым северным морям планеты в течение почти полувека – «тоже наш» – уроженец с. Ахмат Красноармейского района. Встретив среди почтовых марок ту, где портрет лётчика Доронина, спасавшего в своё время челюскинцев, мы не можем не вспомнить, что это самый первый Герой Советского Союза из наших краёв. Что родился он в с. Каменке, на берегах Б. Иргиза. В этой почётной «портретной галерее» жителей Земли Саратовской есть место и для автора книги, которую вы сейчас будете читать. Офицеру, охранявшему самые северные рубежи нашей страны. Испытателю. Мужественному,

доброму и любознательному человеку. Путешественнику XXI века.



Дмитрий Сергеевич Худяков, ведущий телевизионной программы «Не за тридевять земель», Почётный гражданин Саратовской области, мастер спорта СССР.



Саратовская земля... Добрая и благодатная. Земля знаменитых людей, знаменитых когда-то осетров и калачей, первого полета человека в космос и моя. Научившая меня любить небо, звезды, скалы и снег, ее великобезразмерное пространство от севера до юга. Природу и людей, в нем живущих. Это огромный организм: снег и солнце, ветер и ледники, впадины и вершины гор. День сменяет ночь, зима – лето, а жизнь идет, такая разная, порой непредсказуемая, и каждый день является продолжением вчерашнего. Об злом, наверное, мечталось, думалось где-то в подсознании, об этом грезилось – далеко, непостижимо влекущем.

Но бывает в жизни час, миг, когда между прошлым и настоящим образуется бездна. И в этой бездне нас двое: я и этот миг. Я хочу его запомнить, удержать, остановить, но это невозможно, потому и прекрасно. Этот миг был в моей жизни, и я не отдам его ни за «вчера», ни за «завтра». Имя этого мига – Арктика и Антарктида.

Саратовская земля... Ты провожала меня в снега Арктики, благословляла в конце тысячелетия в долгий и неизвестный путь в снега Антарктиды и ждала. Ждала как мама. Ждала и любила. Я помню это. Я забрал в этот полет твою частичку и там далеко-далеко, на полюсе, у самой земной оси, я оставил ее, рассказывая всем, что частичка Саратовской земли никогда не затеряется в этих далёких снегах.

Саратовская земля... Благодарю тебя за то, что ты есть, низко тебе кланяюсь и люблю всем сердцем, всей душой.

Книга первая

***ИМЯ МИРУ –
АНТАРКТИДА***



Антарктида – уникальное по своей суровой красоте, первозданности и труднодоступности место на нашей планете. Это единственный из континентов, чья территория все еще противостоит натиску цивилизации, оставаясь достоянием всего человечества, не признавая государственных границ, оставаясь доступной человеку только для научной, а теперь и спортивной деятельности.

Более 40 лет назад правительствами 12 государств был подписан Договор об Антарктике, который стал фундаментом международного сотрудничества и гарантом защиты уникальной природы Ледового Континента. Благодаря этому международному соглашению Антарктида продолжает оставаться единственным демилитаризованным и безъядерным континентом на Земле, а учеными всего мира выработан обширный комплекс мер, позволяющий сохранить уникальную природу Антарктики – жизненно важный ключ к хрупкой экосистеме нашей планеты.

Глава первая



ПОЕХАЛИ!



С Владимиром Семеновичем Чуковым мы знакомы очень давно. Еще в 1992 году, зная, что он руководитель многих экспедиций в Арктику, попросил его взять меня с собой. Доверие опытного полярника тогда пришлось завоевывать: на новичков смотрели недоверчиво. За романтикой в Арктику не ходят, и на полпути обратно не свернешь. Но речь здесь не о том. Поэтому, когда российский экспедиционный центр «Арктика» объявил о готовящейся экспедиции тысячелетия, сомнений не было.

Антарктида, далекая и загадочная, материк без границ. А тут еще и полеты на воздушных шарах в небе Антарктиды, и парашютный десант нашей международной экспедиции. Что такое прыжки с парашютом в Арктике, я знал, в Антарктиде – предстояло узнать. Восемьдесят человек из 15 стран. Люди разного возраста, разных профессий и вероисповеданий станут на время единым целым, одним живым организмом, для которых Антарктида, далекая и неизведанная, которую предстояло понять, принять, полюбить. Мы должны были пройти более четырех тысяч километров по снежным пустыням Антарктиды, преодолевая холод, бездну пространства, языковой барьер и просто элементарные неудобства жизни в разношерстном коллективе. Но это все впереди. А пока... пока мы еще дома и чайник поет свою песенку и рядом диван и телевизор, а Южный полюс Земли где-то далеко-далеко, в нереальном пространстве.

* * *

Москва, 17 декабря 1999 года. На ум приходит очень злая шутка: «Без бумажки бы букашка, а с бумажкой – человек». Кто бы мог подумать, что отправление экспедиции тысячелетия столкнется с такой бюрократической машиной, что диву даешься: каждый клерк себе хозяин. И без «автографа» того или иного господина не то что самолет не взлетит – винтик не повернется, ветер не подует.

Когда проект этой экспедиции только-только зарождался, сколько было помощников и меценатов: «Ребята! Мы с вами! Это грандиозно!» Но это было в начале пути. Если рассказать о том, сколько километров пришлось побегать, собирая нужные и ненужные подписи, если все это подсчитать, экватор покажется шнурком.

Несколько дней до этого мотался по магазинам, базам, базарам. Был огромный список, успевал ставить только галочки: «купил – не купил». И самое главное, что никто не знал точного количества дней пребывания в Антарктиде и точного количества участников. Было принято решение пользоваться одноразовой посудой для приема пищи. Через представительство «Аэрофлота» я закупил сотни тарелок, кружек, ложек. Они весили не много, но объем занимали не малый. Чуков решил основные продукты для экспедиции закупать в Чили. Я еще смутно представлял, как это будет происходить, но готовился основательно, проведя все расчеты. Но по своему опыту предполагал, что во

все могут вмешаться непредвиденные обстоятельства. Последние дни перед отлетом каждый занимался порученным ему делом. А я стоял в бесчисленных пробках и очередях, что-то покупал, куда-то все грузил, тащил; внутри, как натянутый нерв: а вдруг не отпустят, вдруг не состоится?! Конец года, чехарда в правительственных кругах, такого наслушались – в страшном сне не привидится. Ужасное состояние, когда догоняешь, еще хуже – когда ждешь. Но сегодня мы планируем отлетать из Москвы.

За этой нервозностью и хозяйственными хлопотами не заметил, как спустились сумерки. В домах москвичей зажегся свет, по улицам несут елки, гуляют собаки, дети катаются с горок, а у меня в мозгу, как игла, засела мысль: «Подпишут – не подпишут». И вот Чуков объявляет, что подписи все собраны и формальности закончены, получено разрешение на экспедицию. О многом говорит тот факт, что разрешение на вылет от федеральной службы воздушного транспорта и от Госкомитета РФ по охране окружающей среды мы получили за несколько часов до вылета. Труднее всего было доказать, что дизельный колёсный вездеход безопаснее используемого в настоящее время на российских полярных станциях гусеничного трактора, работающего на солярке. Можно только вообразить, каким желанием, упорством, энергией, одержимостью, наконец, нужно обладать, чтобы довести такое дело до победного конца. И в конечном итоге энтузиазм одного человека или нескольких единомышленников сметает все преграды на пути к достижению цели. Человек может все, даже невозможное. В «Раменском» на взлетной полосе уже стоит огромная серебристая птица Ил-76. Рядом с ним чувствуешь себя комаром. Мы бегаем, суедемся, складываем какие-то коробки, а липкий холодный пот катится по спине: «Грузи-грузи, как бы разгрузить не пришлось». Всем участникам раздают загранпаспорта с чилийской визой и медстраховкой. Проходим условную таможню. Весь экспедиционный груз прошел через ворота без каких-либо проверок. Проходим таможню и говорим: «Полярник, лечу в Антарктиду!», и тебя без осмотра пропускают. Так и хочется сказать: «Летайте самолётами с аэропорта «Жуковский!». Здесь я впервые увидел всех, кто отлетает в Антарктиду. Все дружно загружают экспедиционное и личное снаряжение. Целая куча, состоящая из ящиков, парашютов, мешков и рюкзаков скрылась в чреве самолета. Чуть не забыли в кузове машины радиомачту.

В самолете уже загружены металлические конструкции, в которые будут помещены разобранные вездеходы и специальное оборудование. И мы пробираемся в чрево самолета через железные конструкции, как через густой лес. Только когда люк захлопнулся и мы медленно стали выруливать, вот тогда понял, что все формальности закончились вместе с этим днем. Ах, если бы знать, сколько еще придется улаживать, уговаривать... Без бумажки ты – букашка...

Сразу оговорюсь, случайных туристов типа «посмотреть – в снежки поиграть» не было. Все ребята – профессионалы экстракласса. Летчики – боги. Эта командировка для них – очередное испытание и техники, и людей.

Экипаж Ил-76, борт 76735. Эта машина принадлежит авиакомпании «Аэроконцепт», которым командует очень энергичный генерал – Петр Реутов. Не знаю, как для других, для меня люди, с которыми приходилось работать, быть свидетелем их высочайшего профессионализма, становятся как родные. Я горжусь тем, что могу сказать: «Я летал на борту Ил-76 вместе с Игорем Закировым». Спросите любого авиатора – о нем ходят легенды. Инструктор, заслуженный летчик-испытатель России, Герой России, он выполняет самые трудные полеты, никогда не отказывается, хотя имеет право выбора. Ан нет, снова и снова несется с нами, ненормальными, в такие дальние странствия, что дух захватывает. Он ведет машину, а мы – как за каменной стеной, спим, пьем чай, смотрим в иллюминаторы.

С Рафаэлем Герфановым, командиром воздушного судна, мы познакомились на борту во время полета. У него богатая летная биография и многолетний опыт. Штурман Валерий Гречко проложил немало маршрутов, всегда подтянутый и улыбающийся, душа экипажа. Его коллега Леонид Овечкин – бывший военный летчик. Было приятно общаться с Близнюками – Юрием и Сергеем. Они одни из первых летали в Арктику и сбрасывали на парашютных системах грузы, десантировали парашютистов. От работы Сергея и Юрия не менее зависит безопасность полетов, чем от командира и штурмана. Попробуй расположить нестандартные, как эти вездеходы, грузы в салоне так, чтобы соблюсти все правила центровки, крепления, да и тысячи мелочей, которые подвластны только опытным мастерам своего дела. Одним словом, фамилия Близнюки – это династия в авиации. Приятно было поговорить с Анатолием Большовым, инженером по пилотажно-навигационному оборудованию. Он всегда заботится о каждом, кто на борту, всегда поможет словом и делом. Бортинженер Валерий Тулицын, бортрадист Геннадий Семыхин, инженер по радиоэлектронному оборудованию Виктор Терехов, авиатехник Герман Титов – прекрасные специалисты, но и скромные люди, которые не попадают в поле зрения корреспондентов. В этом полете особое задание выполнял Самвел Симованьян – человек важного вида с толстым портфелем, который решал самые трудные вопросы по перелету (финансово-бытовые). Экипаж борта 76735 – просто класс!

Ребята летали на Северный полюс, возили экспедиции, грузы, «бросали» парашютистов. Стоит, забегаю немного вперед, сказать, что все, что мы взяли на борт в Минске, Мадриде, Чили и довели в Антарктиду в один заход, американцы завозят на свою станцию в течение месяца челночных полетов.

Состав экспедиции. Об этом подробнее.

Владимир Чуков – руководитель Международной комплексной экспедиции на Южный полюс. Он – действительный член Русского

географического общества, председатель российского отделения «Клуба исследователей» США, заслуженный мастер спорта. В. Чуков – руководитель 16 арктических экспедиций, в том числе трёх автономных лыжных в 1989, 1990 и 1994 гг., а также первого в мире автономного лыжного перехода по маршруту Россия – Северный полюс – Канада (1998 г.). По инициативе Владимира Семеновича в 1992 году на базе одноименного научно-спортивного центра, который начал свою деятельность с первых лыжных путешествий по крайнему Северу в 1979 г., образован экспедиционный центр «Арктика» (президент В. Чуков). За эти годы в экспедициях, организованных центром «Арктика», приняло участие 140 человек, 20 из них достигли Северного полюса. Ими пройдено более 25000 километров по арктическому побережью, островам, архипелагам, дрейфующим льдам Северного Ледовитого океана, а также необъятным просторам Антарктиды.

Евгений Бакалов – руководитель воздушной программы Антарктической экспедиции. Он – вице-президент ЭЦ «Арктика», мастер спорта, неоднократный рекордсмен мира по прыжкам на точность приземления. На его счету более 6570 прыжков с парашютом. Инструктор по обучению летчиков покиданию самолета в аварийной ситуации с использованием катапультных кресел и парашютных систем. Евгений – организатор и воздушный оператор уникальных парашютных прыжков в кратер вулкана, на горы Кавказа, дрейфующий лед в Северном Ледовитом океане. Участник воздушных съемок – более десяти художественных фильмов, множество документальных лент, рекламных роликов. Евгений Бакалов успешно провел три Арктические экспедиции. Под его руководством впервые в мире над Северным полюсом в свободном падении построена формация из 40 человек, а также выполнены полеты на воздушных шарах и мотопарапланах, а аквалангисты совершили подводное путешествие. Евгений – член Ассоциации каскадеров России, инструктор по выживанию в экстремальных условиях.

Юрий Гольцев – «научно-исследовательский институт медицины катастроф». Специалист по выживанию в любых условиях, врач. По своей программе готовит космонавтов ко всем неожиданностям, которые могут произойти после посадки на землю. Он знает больше, чем я сам, когда мне хорошо, когда плохо – есть специальная программа. Это все Юрий Гольцев.

Владимир Петлах – наш доктор Айболит. Участник лыжных экспедиций на Северный полюс, опытный и спокойный человек.

Калабухов Сергей – это русский экстрим. Он является конструктором парашютов, автором прыжков в Норвегии. В один из таких «полетов» со скал парашют не раскрылся, так он чехол руками порвал и буквально собственноручно купол парашюта выбросил.

Валерий Сушков RW3GW (г. Липецк) и Юрий Заруба UA9OBA (г. Новосибирск) – радисты экспедиции. Только благодаря им о событиях экспедиции узнали почти во всех странах мира.

Дмитрий Глаголев и Сергей Сопов – опытные парашютисты и вдобавок инспекторы Федеральной Авиационной службы.

Евгений Рассказов и Борис Мамлин (г. Новосибирск) – киногруппа экспедиции, запечатлевшая в нелёгких условиях все интересные и захватывающие моменты, происходившие с нами.

Всех перечислять – книги не хватит.

Новосибирские ребята – парашютисты и операторы, наши радисты и корреспонденты, которые обеспечивали связь со всем миром.

Белорусы – конструкторы и испытатели вездеходов. Когда я говорю о вездеходах, то вспоминаю, как в 1998 году, осенью, два белорусских конструктора – Виктор Раткевич и Александр Борисевич – приехали в город Энгельс. Я в те времена был еще заместителем командира полка. На военном аэродроме перед нами – списанные бомбардировщики Ту-22, и мы режем крылья, снимаем нужные для будущих вездеходов редукторы. На каждом вездеходе было установлено по семь редукторов, а вездеходов всего изготовили восемь. В каждом списанном бомбардировщике по четыре редуктора в крыльях. Получается, что было разобрано 14 стратегических Ту-22! Подумать только: на вездеходах, вполне земных машинах, стоят запчасти боевых самолетов! В свое время аналогов этим самолетам не было в мире. С Энгельсской земли они стартовали и улетали в Индийский и Тихий океан, на Чукотку и Северный полюс, надежно защищая воздушные границы нашей страны. И вот мы сидим на крыле этой легендарной машины и я как-то невзначай говорю: «Ребята! А Антарктида-то – вот она!» Они расхохотались, и самое парадоксальное, что я был отчасти прав.

Виктор Сметанников – отец Виктор (настоятель храма Покрова Пресвятой Богородицы) – неординарная личность. В прошлом десантник, участник боевых действий в «горячих точках». На Северный полюс прыгал с парашютом. В один из своих походов установил там православный крест. В Антарктиду он вез аналогичный крест, благословение от патриарха Алексия, веру и надежду на то, что православие не имеет границ: «Пути Господни неисповедимы».

Бернадэта Сильвестровна Васина – легендарная женщина, в свои почтенные годы (хотя женщина возраста не имеет) издает журнал, замечательный корреспондент, известная в профессиональном мире парашютистка. Если назвать те страны, где она не была и не прыгала с парашютом, – это будут считанные единицы.

Австриец Иван Трифонов. Для него понятие «летать» такое же обыденное, как для нас «ходить», «дышать». Он поднимал свои воздушные шары над заснеженными вершинами Тибета и Стеной Плача в Иерусалиме, его шары парили над Северным полюсом. И теперь мы возьмем его на борт в Мадриде, чтобы над Южным полюсом Земли воздухоплаватель Иван Трифонов, в совершенстве знающий шесть языков, совершил свой коронный полет.

Наш Ил-76 медленно набирает высоту, за окнами ночь, и облака, как снежные вершины, вырастают слева и справа по борту. Мы наливаем себе по рюмочке, и первый тост, как у Гагарина: «Поехали!!!» Нервное перенапряжение и усталость дают о себе знать, я закрываю глаза и проваливаюсь в сон. Антарктида мне еще не снится.

До самого вылета из Москвы уверенности в том, что экспедиция состоится, не было ни у кого. Денег полностью собрать не смогли. Дефицит бюджета – 150 тысяч долларов. Организованные в Москве солидные «Комиссии по встрече третьего тысячелетия» поначалу обещали всемирную поддержку этому проекту. Обещали денег и покровительство. Действительно, такая акция – прыжок с парашютом в Антарктиде, переход на вездеходах на Южный полюс, встреча Нового тысячелетия – на самом чистом материке планеты. Но началась война в Чечне – и не стало денег на экспедицию. Началась предвыборная истерия – и не стало покровительства.

Глубокой ночью прилетаем в Минск. Мороз и пурга любовно встречают нас, словно напоминая нам, куда летим. Такое впечатление, что мы не в Минске, а в Якутске. Все надевают приготовленную экспедиционную одежду – это теплые просторные куртки и штаны. Нас встречают наши механики. Восемь вездеходов и 16 прицепов. Запчасти к нам и необходимое оборудование, разложено по ящичкам-коробочкам и ждут погрузки в самолет. Ребята чертовски устали, но, не дожидаясь утра, начинают погрузку.

Здесь стоит рассказать о наших вездеходах поподробнее.

Белорусские ребята под руководством Виктора Раткевича еще в 80-х годах прошлого века (как странно звучит: прошлое – совсем рядом) разработали вездеходы-пневматики с потрясающими характеристиками. Основные свойства: низкая масса (около 650 кг) и огромные колеса сверхнизкого давления при достаточно большом объеме воздуха. Благодаря такому давлению и сверхэластичной резиновой оболочке толщиной 3 мм машина бежит по любым поверхностям и склонам до 45 градусов, не «травмируя» их. Независимая подвеска позволяет развивать скорость до 80 километров в час. Двигатель небольшой мощности – расход топлива минимален. Кузов герметичен, соединение клепочное, поэтому машина может безболезненно ходить как в Арктике, так и в пустыне Каракумы. Были проведены экспериментальные походы в Арктике в течение нескольких лет, где машины показали себя очень хорошо. В северных широтах – заповедные зоны. Растительность, попавшая под колеса, поднимается через 1,5 – 2 минуты. Любое животное или птица, ненароком испытывавшая на своей спине «тяжесть» пневматика, остается живой. Рекламным трюком стала езда по живым людям без ущерба для их здоровья. Туризм, охота, рыбалка, охрана границы, поиск пострадавших, обслуживание заполярных газопроводов, сельское хозяйство – вот далеко не полный перечень применения вездеходов-пневматиков.

Белоруссия встретила нас не только жутким ветром и снежными зарядами, но и отказом чиновников заправлять наш самолёт. Белорусские власти не хотят нас заправлять: «Пусть сам Лукашенко позвонит, тогда заправим». В это время Владимир Чуков уламывает правительство Белоруссии, чтобы оно дало команду заправить нас бесплатно. Но это ещё труднее, чем одному загрузить самолёт.

Если бы не Близнюки, вряд ли мы смогли бы погрузить все вездеходы. Перегруз в ту или иную сторону чреват катастрофой. Мы полностью разгрузили борт, и началась долгая и трудная погрузка пневматикоз. Каждой машине было отведено определенное место в ферме – грубое подобие люльки для младенца. Пилим доски, делаем стеллажи. Холод, метель, нечеловеческая усталость. До аэропорта далеко – грузимся на каком-то складе. Я пытаюсь организовать что-то вроде пищеблока, ребята кое-как перекусили, и снова погрузка. Четырнадцать часов непрерывной работы, и вроде бы уже все, но платформа не входит в самолет по высоте – какие-то сантиметры. Нет, инженеры не ошиблись в расчётах – железо было правильно сварено. Проблема оказалась в досках, которые укладывали между вездеходами, дабы они сидели в своих норах плотно и туда-сюда не ездили. Ступор. Неужели все сначала?! И вот тут – виртуозная работа бортоператора Сергея Близнюка. Вообще, профессия бортоператора, может, и менее героическая, но не менее важная, чем, скажем, пилот или штурман. Он загружает, разгружает, герметизирует двери, ставит лестницу, гоняет бестолковых пассажиров, десантников, а также устанавливает неформальные отношения с аэродромной обслугой в любой части земного шара, несмотря на отсутствие лингвистических познаний.

Сергей Близнюк смотрел на платформу, которая не влезала в самолёт. Все, кто грузил платформу, смотрели на Серёгу. Перегружать вездеходы не хотелось никому. С лёгкостью и изяществом ювелира Сергей крутит ручки электропривода лебёдки и следит за поведением платформы. Дмитрий Глаголев что-то кричит из чрева самолёта. И снова неудача. Но Близнюки не сдаются. Ведь они – испытатели! Они рискуют, оттягивают лебёдки от платформы, и она провисает, как в гамаке, на стальных цепях. Лебёдки страшно повизгивают своими электромоторами и звук какой-то космический. Платформа приподнимается на какие-то миллиметры и медленно вползает в чрево самолёта. Все. Рампа закрыта!!! Мы аплодируем грязными и мокрыми перчатками. Потому что если не аплодировать в такие минуты, то зачем и когда вообще аплодировать?! Это было первое испытание на прочность нашего небольшого коллектива. Каждый потратил в совокупности не одну дюжину «лошадиных сил».

Мы облегченно вздыхаем. Оказывается, рано. Нервы на пределе. Идут переговоры долгие, пустопорожные. Минский аэропорт – монументальное сооружение из стали и мрамора – встречает нас мертвой тишиной. В день 3-4 рейса. В пустом здании аэропорта эхом раздаются наши шаги и голоса.

Первый раз испытываю гнетущее состояние: давят тишина и пустота. На нас с недоверием косятся местные милиционеры, о чем-то перешептываясь по рации. Мне почему-то показалось, что мы в Грозном ...

От усталости мы свалились кто где. Уже ничего не хочется – нет никаких сил: ни ругаться, ни сопротивляться. Наши «дипломаты» Чуков и Драбо пытаются уладить вопрос нашей дозаправки. Первоначально топливо давали бесплатно, сейчас предлагают оплатить. Кое-как уладили этот вопрос. Вместо 80 тонн дали всего 50. Наконец, все формальности улажены, утром 19 декабря нас везут к самолету. Вылет отложен до утра, так как мадридский аэропорт, где нам предстоит дозаправка, ночью тяжелые самолеты не принимает. Так испанские власти берегут ночной покой своих граждан. При всей мощи и необъятных габаритах Ил-76 еле-еле нашли для своих бранных тел свободные места. До потолка – 1,5 метра. Мы побросали туда пуховики, тёплые комбинезоны и спальники и устраиваем эдакие гнёзда. Если бы «чужих» или «звёздный десант» снимали русские, всё выглядело бы именно так. О прелестях перелета в грузовом отсеке, под завязку набитого железом, резиной и деревянными ящиками, можно сказать одной фразой: «Представьте, что вы лежите на ребристой холодной батарее центрального отопления, а к вашим ушам привязан работающий пылесос».

До свидания, братья-славяне, когда еще свидимся... Наш борт взмывает ввысь, под крылом самолета Европа. Антарктида с каждым днем все ближе и ближе.

19 декабря 1999 года, 12 часов по Москве. Здравствуй, Мадрид!

* * *

Испания – страна Пиренеев и Андалусских гор, это Севилья и Гранада, это знаменитая Барселона, Гибралтар и Канары, Коста-Брава и Коста дель Соль, так полюбившиеся нашему брату-туристу.

Испания – это Веласкес, Эль Греко, Сервантес, Лопе де Вега. Это родина фламенко и сегидильи. Это кастаньеты, кинжалы, кубки. Это роскошные темпераментные испанки и мачо, настоящие, достойные своей родины.

Испания – это коррида, кровавый спорт или культура народа? Кто их поймет, этих испанцев.

Сразу же возникло ощущение заграницы – после легкого толчка при касании шасси о грешную землю никакой вибрации, толчков, ухабов и стыков бетона не последовало. Мы плавно поехали по идеально гладкой поверхности. В открытую дверь ворвалось испанское солнце. Валера Белоусов, не дожидаясь лестницы, приступил к переговорам с девицей в синем брючном костюме и радиостанцией, на маленькой машинке с эмблемой испанской авиакомпании «IBERIA». После злобных белорусских мужиков в дубленках на фоне серого неба и холода, Испания показалась не то чтобы раем, но очень хорошим местом. Рядом с девушкой – очередная наша знаменитость Иван Трифонов (Австрия).

Самый крутой пилот воздушных шаров. Легче перечислить по пальцам места, где он не летал. Иерусалим, Багдад, Красная площадь, Эверест, Северный полюс, стратосфера. Потомок болгар и русских, перебравшихся в Австрию, инженер-химик австриец Иван Трифонов, официальный пилот воздушного шара ООН. Рядом маленький смуглый испанец Анульфо. Он тоже летает на шаре. Он тоже собирается в Антарктиду. Он решает вопросы заправки и стоянки нашего «Ила» в Испании. Внешность обманчива. Но не на этот раз. Сначала Анульфо передал информацию о ценах на испанский керосин и ее вбили в бюджет экспедиции. По прилете в Мадрид выяснилось, что цены выросли. За сутки или за двое. С этим тоже согласились скрепя сердце. Анульфо просек, что платят наличными долларами. И как только маленький игрушечный заправщик отъехал от самолета, выяснилось, что произошла трагическая ошибка: цены, которые назвали при посадке и заправке, оказались октябрьскими, а на дворе в Испании – декабрь, так что извините, деньги на бочку еще разок. И на всякий случай со всех сторон самолет окружают заправщики, полицейские машинки, уборочные комбайны и прочий мусор. Анульфо – а иначе его не назовешь – рассчитал все очень правильно: сегодня воскресенье, давить не на кого, все чиновники и политики, которые боятся слов «UN», «MILLENNIUM EXPEDITION», на своих фазендах, а единственное официальное лицо – менеджер топливной компании, похожий на Берию...

Аэропорт Мадрида (Бархас) встретил нас своим величием, чистотой и, в отличие от Минска, огромным количеством пассажиров. Нет сутолоки, нервозности. Каждую минуту взлетают и садятся лайнеры ведущих авиакомпаний мира, самолеты большие и маленькие. Мадрид как бы «перекресток воздушных трасс» с севера на юг и с запада на восток. Службы аэропорта работают четко, как швейцарские часы: каждый знает свое дело и гордится им. Уборщица катит мне навстречу свой рабочий столик со множеством швабр, щеток и тазиков. Она полна собственного достоинства. Если бы не ее аксессуары, я бы решил, что передо мной знатная особа – столько в ее взгляде и походке самоуважения, гордости. Испанцы любят свою Родину, гордятся ею, и это чувствуется во всем.

Испанцев удалось уломать, и платить пришлось меньше, чем хотели они, но больше, чем рассчитывали мы. Бюджет экспедиции тает. Двигатели оглушительно ревут. Следующая остановка – неведомые острова Зеленого Мыса. И кажется, что самым легким и приятным этапом нашего путешествия будет Антарктика – без менеджеров, политиков, заправщиков и прочей нечисти.

Мы забираем Ивана Трифопова, воздушные шары – австрийский и испанский. Как можно на них летать в снегах Антарктиды, уму непостижимо!

Ариведерче, Испания, страна солнца, лимонов и несговорчивых менеджеров и заправщиков. Мы берем курс к островам Зеленого мыса. 19 декабря 1999 года, 18 часов. Время московское.

Летим над Атлантикой. Кругом ни облачка – видимость великолепная. Высота 9450 метров. Я вижу лайнеры, бороздящие океан, яхты, которые пытаются справиться с бурей. С высоты птичьего полета осознаешь, как мала Земля и как слаб человек в борьбе со стихией. Мы гости на этой планете, а не хозяева, и не стоит об этом забывать. Радисты экспедиции Юра и Валера согласовали с командиром борта вопрос о возможности нескольких символических радиосвязей, которые информировали бы о том, что наша экспедиция началась. Свое место на время уступил бортрадист самолета. Радисты настроились на частоту 14.190 и дали вызов с высоты более 10 километров над Атлантикой. На частоте уже было множество радиолюбителей из различных стран мира. Связь длилась только 15 минут, но информация о нашем перелете уже была известна многим.

Еще в Москве при погрузке нашего багажа бортинженер Валерий Тулицин серьезно повредил руку. Она висела, как плеть, и когда боль стала совсем невыносимой, он обратился за помощью к нашему Айболиту – Владимиру Петлаху.

Владимир взял меня в качестве медбрата, мы зашли в кабину пилотов, соорудили нечто вроде упряжки, зафиксировали нашего пострадавшего бортинженера. Петлах что-то сделал (манипуляции главного хирурга одной из московских клиник неуловимы для глаз дилетанта), и Валерий вздохнул с облегчением.

Видя страдания бортинженера, я скромно промолчал, что в Минске при погрузке досталось и моей ноге. Нам тогда всем перепало: кто руку, кто ногу, а кто и головушку ударил. Уже будучи в снегах Антарктиды, я задрал штанину, и моя почерневшая от гематомы нога была красноречивей всех объяснений. Немой укор Петлаха, и я понимаю, что с организмом шутки плохи.

Глубокая ночь. Наш самолет совершает посадку на островах Зеленого мыса. Остров Сал, республика Кабо-Верде. До экватора рукой подать. Территория островов республики Кабо Верде состоит из десяти крупных и пяти мелких островов. Острова подразделяются на две группы: Северную – Наветренные острова, или Барлавенту, и Южную – Подветренные (Сотавенту).

Африканская ночь... Она обрушивает на тебя эбонитового цвета небо. Луна сияет оранжевым диском. Здесь нет сумерек, нет заката и рассвета. Как будто Всевышний набросил на бренную Землю черное покрывало и в одночасье стало темно.

Африканская ночь... Чёрная, как тело негритянки. Небо усыпано звездами и сродни ее белозубой улыбке. Я слышу дыхание океана: рев или стон – трудно понять. Ощущение близости африканского континента непередаваемо. Где-то

рядом стада слонов, жирафов и раскатистый хохот попугая. Сказка, которую так хочется приблизить, потрогать руками, ощутить каждой клеточкой кожи. Я вглядываюсь в крошечную тьму в надежде увидеть горящие, как Альдебаран, глаза шакала, но тщетно. Моя мечта постепенно тает, как мираж. Каждый остров республики Кабо Верде имеет свою судьбу и историю. Одни – плоские песчаные, другие – каменистые, вулканического происхождения.

Остров Сал не самый большой среди островов архипелага. Он вулканического происхождения, стоит на семи ветрах. Растительности никакой. Как шутят местные жители, полгода ветер дует в одну сторону, полгода – в другую. Нас окружает обслуживающий персонал, сплошь темнокожие. Словосочетание «рашэн экспедишэн» находит понимание и одобрение.

Официальный язык – португальский, но основная часть населения говорит на креольском языке. Большинство исследователей считают, что вплоть до XV века острова были необитаемые. Первыми здесь высадились португальцы из экспедиции Да Масто в 1456 году. С развитием работорговли острова стали важной перевалочной базой, откуда купленные или захваченные на континенте рабы отправлялись в Европу и Америку. Да и вообще острова стали промежуточным пунктом на морских путях между Европой, Африкой и Америкой.

На острове Сал город Санта-Мария – самое старое поселение. В конце XVIII века здесь были открыты соляные копи и открыт центр торговли соли. Соль транспортировалась по всему миру, и даже в Бразилию. Для добычи соли на острова французы завозили рабов-негров. На острове даже была проложена железная дорога для доставки соли в порт. Постепенно интерес к добыче соли угасал, и с 1986 года на острове Сал туризм стал основной прибылью. Появились отели, пляжи, аэропорт, круглый год можно заниматься виндсёрфингом.

Въезд в Кабо Верде безвизовый. Здесь не боятся визитов «случайных людей». На островах, по выражению словоохотливого местного полицейского, последние семнадцать лет не было ни одного случая даже обычного мордобоя.

Проходим паспортный контроль, сдаем паспорта двум девицам негритянской наружности в форме – рост 1,5 метра, но очень серьезные игрушечные девицы с пистолетами, невозможно смотреть без улыбки. Взамен паспортов получаем бумажки, которые сами же и заполнили, с печатями. Аусвайсы какие-то. Выходим на свет, вернее, во тьму – в Кабо-Верде ночь. Аэропорт еще не достроен. Кругом пылица и темная-темная темнота. Перед аэропортом памятник. Коренастый мужичонка-африканец в вязаной шапочке, в форме с карманами, в высоких армейских ботинках, стоит на невысоком – сантиметров 40 – постаменте в натуральную величину и одной рукой – нет, не указывает в светлое будущее, а держится за кобуру с пистолетом. Самое удивительное, что памятник – в очках! Вы когда-нибудь видели памятник в очках? Скажем, Ленин в очках, Маркс в очках или Королев в очках?.. А

тут стоит себе какой-то кабовердийский вождь бананового пролетариата в очках. Такой вот соцреализм. Никаких размеров с подъемный кран. Никаких постаментов с пятиэтажный дом. И никаких надписей типа «Мокеле-Мбембе и Чарли Фонсека здесь были». Одно слово: Африка! Все не как у людей.

Жаркая декабрьская ночь. Только вчера мы грузили железо под пронизывающим северным ветром Минска, и вдруг этот африканский покой буквально обволакивает тебя. Мы предоставлены сами себе. Экипаж отправили в гостиницу, а я, набив рюкзак съестным и горячительным, присоединился к основной группе экспедиции. Ребята недоумевали: «Зачем ты мешок повсюду таскаешь?» Они еще не знают, что в самый подходящий момент я раскину свою скатерть-самобранку...

Мы бродим по аэропорту. Он достаточно молод: мрамор и незавершенное строительство. Казалось, все неприятности позади, до Антарктиды рукой подать, как вдруг узнаем, что Сергея Сопова сбила машина. В чужой стране среди ночи, как говорят, «на полпути к вершине». Наш доктор Айболит констатировал два перелома ноги и сотрясение мозга. Кто-то побежал за страховкой на борт. Сергея увозят в местную лечебницу. Завтра – в обратный путь. Жаль мужика.

Встретив Бориса Мамлина, я попросил рассказать коротко, как всё произошло.

И вот, что услышал в ответ: «Несмотря на поздний час и густую черную африканскую ночь, спать не хотелось. Хотелось есть. Диковинные пальмы, знойный ветер, огни настоящего – африканского! – города возбуждали и притягивали. Рядом с аэропортом – буквально напротив, за спиной памятника в очках – небольшой бар. Он почти пуст. На английском, хорошим настолько, что его понимают говорящие по-португальски жители независимой Кабо-Верде, заказываем еду. И тут кто-то предлагает отправиться в город на автобусе, который как раз собирается туда. Растоптаны последние попытки инстинкта самосохранения убедить нас в том, что делать этого не стоит: может быть, тому причиной минские холода, испанские интриги, систематическое недосыпание и перелеты во чреве Российского военно-транспортного Ил-76. Может, близость таинственной Африки, остров, ночь, тьма, может, просто бестолковость, но так или иначе священник, два офицера-спасателя, офицер спецназа и съемочная группа LBL-Сибирь в полном составе, а также радисты экспедиции едут в город в сопровождении чернокожего дельца, который выглядит, как ему и положено, – бейсболка задом наперед, пиджак поверх футболки, джинсы и кроссовки, в руках китайский радиоприемник с выдвинутой антенной, как армейская радиостанция или сотовый телефон. Чарли чрезвычайно крут. Он называет меня «Босс» – я говорю по-английски и веду переговоры о том, куда мы пойдем ужинать. Чарли ужасно говорит по-английски, заискивающе-услужливо улыбается, смеется и говорит, что все будет о'кей. Мы договорились, что автобус повозит нас по городу и мы сможем

посмотреть, как, где, чего и почему. Въехав на центральную площадь города, который размерами очень походит на стадион в Лужниках, водитель сказал, что его время закончилось и он отправляется домой. Это слегка напрягло, но мы вышли из автобуса и направились в летний ресторанчик, полный народа и звенящий веселой музыкой и непринужденной южной болтовней.

Чарли сказал, что парень за стойкой – его старший брат. Я ответил, что это заметно – парень выглядит гораздо серьезней Чарли. Чарли сказал, что я тоже выгляжу серьезно. Еще бы – ухо начало болеть еще со времени взлета в Мадриде и с тех пор не переставала эта резкая боль ни на минуту. Серьезный парень за стойкой в ответ на мой вопрос об ужине для нашей команды без тени улыбки что-то сказал по-португальски. Заведение закрывается. Ладно, идем в другое заведение. Ресторанчик на втором этаже дома на соседней улочке тоже очень маленький. Зал метров сорок. Нас усаживают за сдвинутые столы испуганные чернокожие официантки, хозяин – худощавый человек лет пятидесяти, о чем-то говорит с Чарли. На столе появляются бутылки местного пива и вино. Мы долго ряздились по поводу еды: лобстеры или свинина, говядина или кальмар? В ресторане удручающий запах жареного или копченого мяса или рыбы. Очень резкий. Есть не хочется. Вдруг выясняется, что и этот ресторан закрывается и здесь нас тоже не накормят. Наваждение. Ведь нас уже посадили за столы! «Босс, – извивается Чарли, – босс, я знаю место, где есть лучшая еда!» «Спасибо, Чарли, – говорю я, – мы уже не хотим есть!» «О'кей, о'кей!» – улыбается Чарли. Мы расплачиваемся за пиво и вино и отправляемся на чистый воздух. Средний курс местных эскудо – сто за один доллар. Местные, как говорит Чарли, ненавидят португальцев. Потому что местные были рабами португальцев несколько сотен лет. Сейчас колония обрела независимость. Все очень похоже на российскую деревню, большую и цивилизованную. В магазинах – тайваньские примитивно розовые пластмассовые игрушки, гвозди, алюминиевые кастрюли, короче, абсолютно схожий с нашим ассортимент. Магазины закрыты, мы заглядываем в витрины. По улицам ходят редкие прохожие, проезжают джипы и мотоциклы. Тишина и патриархальная удовлетворенность. Денег на гостиницу у экспедиции нет. В гостиницу селят легендарную парашютистку Бернадэту Васину и экипаж самолета. Чуков, Драбо и Бакалов вместе со всеми спят на лавочках в аэропорту в двух километрах от того места, где мы стоим и решаем, куда отправиться дальше. Меняйло и Рассказов заявляют, что возьмут такси и отправятся купаться в океан. Мы – Глаголев, я, Сопов, Трапезников и батюшка – решаем отправиться в аэропорт. На нашу долю приключений уже достаточно. Такси до аэропорта стоит два доллара. Платить два доллара для того, чтобы проехать два километра, никому не хочется. Решаем идти пешком. Городишко с освещенными улицами быстро заканчивается. Мы идем гуськом по обочине дороги, проложенной по абсолютно темной саванне. За нами метрах в пятидесяти подозрительная группка местных парней. Человек восемь.

Примерно по два на каждого. Идем дальше. Черные уходят с дороги и обгоняют нас справа. Они идут в деревушку. Все. Они исчезли. Подходим к военной базе. Высокий забор, у ворот со звездами – советский «уазик-санитарка». И здесь мы отметились! Прямо в забор встроены бар, на стене нарисован солдат, указывающий рукой на дверь бара. И надпись по-португальски. Проходим базу – в 500 – 600 метрах заблестели огни аэропорта. Дорога проходит через холм. Прорыта ложбина, по обеим сторонам дороги – высокие холмы. Я иду впереди и говорю батюшке: «Отличное место для засады!» «Да, – соглашается батюшка, – специального назначения, два пулемета – и все!» Неожиданно сзади раздается резкий хлопок и мимо нас пронесется на несусветной скорости машина. Резкий порыв ветра выносит передо мной какие-то целлофановые пакеты, мусор, какие-то шлепанцы... «Ух ты!» – говорю вслед лихачам и иду дальше. Меня останавливает резкий крик Димки Глаголева: «Серег! Серег-а!» Сопов лежит на обочине дороги лицом вниз. Ноги неестественно подвернуты и вытянуты вперед. На затылке у Сопова небольшое пятно крови.

- Что случилось? – кричу.

- Все, убили, – говорит Димка Глаголев. – Четыре доллара пожалели...

Я достаю фонарик и осматриваю Серегу. Крови на затылке совсем немного. Останавливаются машины, из них выскакивают какие-то люди и испуганно смотрят на нас. Я кричу, что нам нужен врач. Кто-то звонит по мобильному телефону. Мы осторожно трясем Сопова за плечо: «Серег, Серег!» Серег молчит и не шевелится. «Где камера?» – вдруг спрашивает Трапезников. Наш новый CANON нес батюшка. У меня параноя – я иду искать камеру. В темноте не видно – на обочине валяются спутавшиеся обломки пластмассы размером с нашу камеру и Серегин шлепанец. Вернее, подошва с разорванными ремешками. Подбираю и то, и другое и понимаю, что пластмасса – не камера, а здоровое зеркало от японской машины, расхлестанное о Серегу Сопова. Около Сереге уже стоит полицейский. Отдаю ему зеркало и бросаю тапок рядом с Серегой. Вот тебе и банановая Республика. Догулялись. Серег зашевелился. Мы кинулись к нему. Бледный, как полотно, лицо в песке, крови и мелких камешках. Над правым глазом глубокая рваная рана размером с копейку, вокруг – ссадины поменьше. Серег в шоке. Он пытается встать и стонет. Левая нога у Сереге опухла и как-то сместилась в сторону в том месте, где ступня. Голеностоп, похоже, сломан. Мы поднимаем Серегу и вместе с ним садимся в кузов какого-то джипа. Мы едем в больницу с Димкой Глаголевым, отправив остальных в аэропорт – доложить руководству экспедиции. Больница под стать городу. Фельдшерско-акушерский пункт, не более. Медсестра – смешливая метиска, и здоровенная чернокожая врач в джинсах и футболке. Она говорит по-английски, и мы обмениваемся фразами, приличествующими данной ситуации. Серегу кладут на кушетку, вернее, на операционный, он же смотровой стол, раздевают и осматривают. Он по-прежнему в шоке. Устанавливают капельницу. Сестра никак не может

попасть в вену. Иголka под Серегинoй венoй брoдит вправо-влево, нo крoвьo не нaпoлняется. Я oтпaвляю Димку в aэpoпoрт, тaк кaк нужнa Сeрeгинa мeждунaрoднaя стрaхoвкa. Мeдсeстрa вce eщe нe нaшлa Сeрeгину вену. Кaкoй-тo мужчинa, пo-видимoму, мeдбрaт или фeльдшeр, бeрeт эту игoлку и ввoдит в другoй руку. ЕстЬ пoпaдaниe.

Пoдключaют кaпeльницy. Мoe уxo вce eщe бoлит. Нe мoгу бoльшe стoять, вce-тaки 8 чaсoв в вoздухe, нервoтpeпкa в Мaдридe и приключeния нa oстрoвe... Сeрeгу нaчинaет бить oзнoб. Я сижy рядoм с eгo кушeткoй и думaю o тoм, чтo всячeскиe гумaнитaрныe прoгрaммы OОН и другoй oргaнизaций, oкaзывaется, oчeнь вaжны, прoгрaммы пoмoщи стрaнaм трeтьeгo мирa и пoдoбным бaнaнoвым рeспубликaм. Хoрoшo, чтo здeсь eстЬ хoть кaкиe-тo лeкaрствa, oбoрoдoвaниe, мaтeриaлы. A вeдь мoглo бы и нe быть. Сeрeгу нaкрывaют прoстынeй, и oн пeрeстaeт дрoжaть. Ещe я думaю o тoм, чтo нa мeстe Сeрeги мoг зaпрoстo oкaзaться я сaм или бaтющкa. Или Димкa. Или Витькa. Или мы вce.

Приeхaл Димa Глaгoлeв. Он привeз дoктoрa экcпeдиции Влaдимирa Ильичa Пeтлaxa и кaкую-тo бумaжку oт стрaхoвoй кoмпaнии. Этa бумaжкa oкaзaлaсь нeпpaвильнoй. Димкa нe смoг нaйти личнoй стрaхoвoй пoлис Сoпoвa. Глaгoлeв гpoмкo спрaшивaeт у Сeрeги, гдe eгo дoкумeнты. Оказывается, oни в рюкзaкe. Рюкзaк в сaмoлeтe, сaмoлeт зaкрыт и oпeчaтaн, стoит нa стoянкe в aэpoпoртy, экипaж в гoстиницe. Мeнeджeр мeстнoй aвиaкoмпaнии, крупнoй мeтис, гoвoрящий пo-aнглийски и пpинимaющий oчeнь живoe учaстие в нaшeй судьбe, гoвoрит, чтo чeрeз 10 минyт нa oстрoвe сoврeшит пoсaдкy сaмoлeтa и eмy срoчнo нужнo eхaть в aэpoпoрт для пpиeмa и рaспoряжeний, тaк чтo oн мoжeт пoдвeсти мeня либo к гoстиницe, либo в aэpoпoрт. Я выбиpaю гoстиницy, и нa «Ниссaн-Тeррaнo» мы лeтим тудa, гдe oстaнoвилcя экипaж. Сквoзь стeклaнныe двeри я вижy, чтo экипaж eщe стoит y стoйки RESEPTION, и yпpашивaю мeнeджeрa пoждaть. Я влeтaю в гoстиницy – мeтис сoглacилcя пoждaть, скaзaв, чтo y мeня двe минyты – и yпpашивaю мoлoдoгo пapня Гeрy, oн бoрт-тeхник, oтпpaвитьcя co мнoй зa coпoвскoй стрaхoвкoй. Близнюк-стapший вoрчит, Гeрa сoглaшaeтcя – и вoт мы ужe в aэpoпoртy. Пoслe нeбoльшoй бeсeды co слyжбoй бeзoпaснoсти нaс пpoпyскaют к сaмoлeтy. Я бyстрo нaхoжy дoкумeнты, мы лoвим тaкcи, и я вeзy Гeрy в гoстиницy, a пoтoм eдy в бoльницy. Oднo oт другoгo в пяти сoтнях мeтpoв зa yглoм. Рядoм с бoльницeй пoлицeйский джип. Внyтpи, в пpиeмнoм пoкoe пapeнь и дeвyшкa – пoлицeйскиe. Сeрeги нa пpeжнeм мeстe нeт. Я пpoтягивaю вpaчy стрaхoвки, oнa мoтaeт гoлoвoй и гoвoрит, чтo этo eй нe нужнo. Пoкaзывaeт мнe снимки рeнтгeнa. Яснo видeн пepелoм двyx кoстeй стyпни и их мoщнoe смeщeниe. Этo ужe нe пepвaя Сeрeгинa тpaвмa. Вся лeвaя гoлeнь y нeгo в длиннoй и глyбoкoй шpaмaх – слeды бyрнoй пapашютнoй кapьeры. Мeдсeстрa пoкaзывaeт снимoк чepeпa и гoвoрит, чтo нужнa oпepaция. Снимoк тaкoй пoгaный, чтo рaзoбpaть ничeгo нeвoзмoжнo. Пoявляються из нeдр бoльничнoгo двoрикa нaш дoктop и

Димка. Доктор говорит, что у Сопова наверняка сотрясение мозга и переломы. Местный доктор говорит, что никаких ортопедических возможностей у их больницы нет, а последнее дорожно-транспортное происшествие случилось здесь 50 лет назад, в эпоху колониализма. Есть хорошая больница на соседнем острове Прайя, до которого 40 минут по воздуху. Наш доктор говорит, что 5-6 дней у Сереги есть – в смысле, что это время с его переломами можно подождать до операции. Доктор принимает решение загипсовать Серегину ногу самостоятельно и принять меры к его эвакуации. Мы оставляем дока с Соповым и едем в аэропорт. Димка говорит, что мы идиоты. Себя он тоже имеет в виду. И говорит о том, что на месте Сереги мог оказаться любой из нас. Или все вместе. И чего мы все пешком попёрлись? Два доллара жалко стало? Хотя все мы умные задним умом. Так говорит Димка, пока мы едем в аэропорт. Сереге не позавидуешь. Один, без языка, в какой-то несчастной Кабо-Верде, о существовании которой, может, до этого слышал в весьма общих чертах, и – кто знает, сработает ли эта международная страховка? Хотя обо всем этом он, наверное, будет думать позже, когда пройдет болевой шок, когда начнет работать голова, когда можно будет собраться с силами».

Мы возвращаемся в здание аэровокзала, обрушиваемся на все свободные места. Те, у кого есть силы, смотрят новости по телевизору на португальском языке. Аэропорт заполняется людьми. Большинство из них – хорошо одетые чернокожие, которые с любопытством и некоторой брезгливостью разглядывают всклоченных, небритых, заспанных, мятых и неумытых участников международной антарктической экспедиции. Местные смотрят на нас с удивлением: в их понятии белый – значит богатый. А здесь все наоборот.

Местное население – это потомки рабов, осевшие здесь в XVI – XIX вв. и в различной мере смешавшиеся с португальскими поселенцами. Мулаты португало-африканского происхождения составляют более 60 % жителей островов, негроидное население – манужак, баланте – 35 %, европейцы – 3 %. Растительность архипелага не богата. В основном это полупустынные и пустынные мелколиственные кустарники и травы.

Утро. Плюс 25 градусов по Цельсию и сильный ветер. Меня командировали в деревню за провизией. Я выхожу на дорогу, «голосую». Чернокожий водитель на японской «Тойоте» с ветерком доставил меня в ближайший поселок. Поменял доллары на их валюту. Если на наших монетах чеканят гербы и лики знатных людей, здесь, как ни парадоксально, черепахи и прочая живность.

На десять долларов купил два мешка маленьких булочек, это около 140 штук, на пятнадцать долларов – большущий кусок сыра. Я, наверное, патриот своей родины – вкусней нашего хлеба я не ел ничего. Там хлеб похож на жвачку, да и сыр не блещет особым вкусом. По улице ходят девушки с огромными корзинами на головах.

Весь день предоставлены самим себе. Перед нами пространство океана. Он выбрасывает к нашим ногам обломки кораллов и каких-то крабов, рыбок, внешне похожих на угрей. Мы погружаем свои тела в толщу воды, и не хочется думать ни о чем. Ласковое солнце, к вечеру уже не обжигающее, волна с белым гребешком вгрызается в берег с яростным шипением, и камни, растревоженные бегущей волной, негодуют, постукивая друг о друга. Хорошо. Вспоминаю слова поэта: «На свете счастья нет, а есть покой и воля...».

Евгений Бакалов изучает бланк страховки, которая с виду очень походит на авиабилет, только страниц побольше. На одном из последних листков телефон офиса компании в Нидерландах. Валера выходит на улицу и достает «Иридиум» – спутниковый телефон, для связи с Нидерландами. Идут переговоры со страховой компанией о судьбе Сергея Сопова. Как обычно, они стараются сделать всё, чтобы ничего не делать. В конце концов, уступив напору Валерия, они сдаются и обещают организовать эвакуацию на Сайшелы или на Канары, а оттуда в Москву.

Наши неугомонные радисты и здесь отличились и провели несколько радиосвязей с Европой. Антенну повесили на флагштоке, где рядом возвышался национальный флаг страны, неподалеку от автобусной остановки аэропорта. Но все хорошее рано или поздно заканчивается.

19 часов 00 минут. Наш Ил-76 берет курс на Бразилию. Часа через два мы пересекли экватор. Шампанское, пробка в потолок, и троекратное «ура!!!» (ну чем не Пушкин?!).

* * *

Мы в Южном полушарии. Перед нами грозовой фронт, слегка потряхивает, мы обходим непогоду стороной. С нашими братьями-пилотами это легко.

В 22 часа по московскому времени мы садимся в аэропорту Ресифи. Бразилия. Страна карнавалов, знаменитых на весь мир кофе и Пеле. Наш самолет резко снижается, мы летим в небольшом, зажатом с трех сторон скалами и небом коридоре. Становится жутковато. Сразу вспоминаются кадры из кинофильма «Экипаж». Отец Виктор читает молитву, и я ловлю себя на мысли, что в голове крутится фраза: «Отведи, Господи!».

Сели, слава Богу! Суперпосадка, как и те, которые ждут нас впереди. Как всегда, нахожу время и исследую местные достопримечательности. Наша стоянка кратковременна, поэтому далеко отходить чревато последствиями – есть возможность остаться навсегда сборщиком кофейных зерен на плантациях Луиса-Альберто. От местных жителей узнаем, что Ресифи – это административный центр Пернамбуку. Сам город расположен в устье реки Капибериба, частично на острове и полуострове, соединенных между собой мостами. Население – более одного миллиона человек. И город разделен на несколько частей: на острове – деловые и коммерческие здания; на материке –

квартал Боависта – квартал богатых вилл, окруженных садами и парками; на полуострове Сан-Жозе – квартал бедноты.

Пытаюсь найти нашего российского воробья, но тщетно. Все больше встречаются стайки попугаев. Разноцветные облачка этих птичек проносятся мимо, падают на газоны, и то там, то здесь расцветают живые клумбы немыслимой красоты. Они несколько раз за мгновение меняют свой узор, то увеличиваясь в размере, то сжимаясь в яркую точку.

Жара. Температура +35 градусов. Мы снимаем верхнюю одежду. Солнце палит нещадно. И среди этого бразильского зноя я вижу местных полицейских. Светлая экипировка цвета кофе с молоком застегнута на все пуговицы и ремешки – никакого послабления. На ногах – что-то среднее между сапогами и ботинками. «Черные ноги Терминатора: шнурки, клепки, монолит...»

Буквально расталкивая друг друга, со всех сторон к нам несутся автозаправщики. Конкуренция. Каждый пытается объяснить, что его топливо самое лучшее, и главное – дешевле не найти. «Кто раньше встал, того и тапки», – пошутил кто-то.

Здесь в аэропорту впервые сталкиваемся с Антарктидой – с прилавка бара нам подмигивает красавец-пингвин с баночки одноименного пива. Продавец был в полном недоумении, когда раздавал один и тот же сорт пива с изображением пингвина несмотря на большой пивной выбор. На улице плюс тридцать, очень жарко, а здесь, в зале аэропорта, работают бесшумные кондиционеры, идеальная чистота, уют и пиво приятно холодит желудок. Полная релаксация.

К сожалению, настоящего бразильского кофе попробовать не пришлось – как ни парадоксально, кофе здесь безумно дорогой. Ну это не страшно, не кофе же пить приехали... Через несколько часов нам предстоит самый длительный за весь маршрут перелет – 10 часов в небе. Через несколько часов я буду стоять на краю света...

21 декабря 1999 года. На часах 2 часа ночи по московскому времени. Наш Ил-76 берет курс на Чили, аэропорт Пунта-Аренас – последняя остановка перед посадкой в Антарктиде.

* * *

Ночной полет при полной луне над пампой Аргентины и предгорьями Кордельеров был сказочным по содержанию и изнурительным по сути. И хотя организм уже адаптировался к самолетному быту, посадка в Пунта-Аренасе исторгла у всех не вздох, а скорее, рык облегчения. Садились, как говорят лётчики, на лампочках. Ради экономии бюджета в Кабо-Верде заправились, чтобы только хватило долететь, а тут вдруг выяснилось, что Уругвайские власти потеряли бумагу, разрешающую нам пролёт над их территорией, – Уругвай нам пришлось облетать стороной.

... Раннее утро в Пунта-Аренасе, шесть утра (в Москве – полдень). Патагония. Где-то совсем рядом Огненная Земля, самая южная точка американского континента. До Антарктиды рукой подать. Чилийская виза открыта на сорок дней. Оформляем документы и декларации, и каждый про себя тихонько матерится, что в школе английский игнорировал. Знать бы, что тебя ждет впереди – подготовился бы уж, постарался. В графе «специальность» я, кадровый подполковник ПВО, пишу «шофер». Проходим таможенный контроль. Знакомимся с экологической карточкой и подтверждаем своей подписью, что не ввозим никаких животных, растений, грибов и прочей живности. Нам объяснили, что большая часть провинции, в которую мы прибыли, представляет собой заповедник. В это время не очень приветливый мужичок с колючим взглядом вроде бы незаметно сверяет наши физиономии с многочисленными ориентировками Интерпола, развешенными на стене кабинета.

Двумя рейсами автобуса переправляемся в город Пунта-Аренас, попутно разглядывая пейзажи за окном. Они впечатляют своей суровостью. Слева холодной сталью отсвечивал Магелланов пролив, справа – серые предгорья, покрытые сосенками с пушистыми кронами. Едем по полуострову Брансуик. Дорога хорошая. Видно большое строительство дорог вдоль пролива. И вот мы въезжаем в город. Пунта-Аренас портовый город, где помещается управление нефтяными промыслами провинции Магальянес. В городе развита мясная промышленность, производство консервов, деревообработка и металлообработка. Но главное, Пунта-Аренас – основная топливная база страны, и сюда часто заходят иностранные суда для дозаправки. Городишко небольшой, но компактный и уютный. Первый наш «дом» на протяжении всего маршрута – маленькая частная гостиница с названием «Residencia Bullnes». Второе слово – это название улицы Авениды Буллнес – главного городского проспекта. Он очень длинный, посредине – широкая, гораздо шире проезжей части – аллея, обсаженная различного вида деревьями. Самое любопытное – их кроны походят на взбитые шапки сахарной ваты. То ли стригут их так, то ли сорт такой, но стена зелени просто сплошная.

Наша «резиденция» – семейный отель, большой дом со множеством весьма замысловатых коридорчиков, лесенок и поворотов. Кое-где стоят двухъярусные кровати и комнаты рассчитаны на четыре человека. В конце коридора все удобства и душ. Тут же в коридорах и переходах стоят накрытые обеденные столы. Наш экипаж отдыхает в более благоустроенной гостинице, а мы после долгих мытарств безумно рады и этой. Мы прыгаем за столы, не дожидаясь каких-либо команд, и постигаем первые уроки испанского: «пан» – пресная лепёшка, «лече» – молоко, «агуа» – вода, «те» – чай. «Баньо» – совмещённый санузел с автономной системой подогрева воды, которая, вливаясь в сливное отверстие раковины, закручивается против часовой стрелки, как и положено воде в Южном полушарии.

В нашем «пентхаузе» телевизор, который принимает 30 каналов. Показывают наводнение на севере Южной Америки, спортивные соревнования, рекламу. «Весь мир как на ладони...»

Вечером прошелся по близлежащим магазинам. Присмотрелся к продуктам и ценам, узнал курс валюты (песо). Долго советовался с Чуковым, что нужно покупать. Я точно не знал численность группы и срок пребывания в Антарктиде.

Наконец-то составил перечень необходимых продуктов. Хозяин гостиницы Освальд дает мне первые уроки испанского. Я хорошо запомнил, что такое мантэкийя (масло), асукар (сахар), кэсо (сыр), пан (хлеб), тэ (чай). Знаю основные испанские фразы и речевые обороты: эсто мэ комбьенэ (это мне подходит), пэрфэкто (отлично), сэпуэдо фумар аки (здесь можно курить). И самое основное: куанто бале эсто (сколько это стоит), дэскуэнто рэбаха (скидка) и мас барато (подешевле). Испанцы любят, когда с ними торгуются – значит, ты проявляешь интерес к их бизнесу, и чем больше партия покупки, тем вероятнее, что тебе сделают значительные скидки.

Магазины поражают обилием продуктов и незначительной разницей в ценах. Продукты закупаем и заказываем большими партиями, с точки зрения чилийцев. Мне помогают Юрий Заруба и Освальд.

22 декабря 1999 года – самый суматошный день во всей экспедиции. Хозяева супермаркетов, узнав, что мы «рашэн экспедишэн», были предельно внимательны и доброжелательны. Галеты, сыр, колбаса, масло закупались на хорошие сотни долларов. Такие покупки для них – лучший подарок. Если продуктов не оказывалось в нужных объемах, с улыбкой булгаковского Бегемота чилийцы растворялись в воздухе и невесть откуда появлялись, груженные товаром, как среднеазиатские верблюды. За покупателя идет настоящая конкуренция. Если товара нет в нужном количестве, то тебя не отпускают и просят подождать. И чтобы не скучал, наливают вино или кофе – по заказу.

И, что самое парадоксальное: я как пришел с пустыми руками, так и ушел, не уплатив ни песо. Хотя цена была определена еще в самом начале торгов. Все это уже после моего ухода будет аккуратно упаковано в тюки и коробки, и назавтра расторопный хозяин доставит наш заказ прямо к борту Ил-76. Там же и будет произведен расчет. Вот только не очень-то уверен, что всем участникам экспедиции набор купленных продуктов будет по душе.

Освальд мне здорово помогал при выборе покупок. Мы «работали» сообщая: я показывал пальцем на тот или иной продукт, а он или одобрительно кивал – «хорошо», или отворачивался, морщил нос и щелкал языком – «ерунда».

Когда с этим было улажено, Освальд пригласил меня посетить свою загородную резиденцию. Пока мы едем вдоль Магелланова пролива, я расскажу немного о городе, ставшем приютом скитальцам.

Пунта-Аренас – провинциальный чилийский городок со 180-тысячным населением. Небольшие одно- и двухэтажные дома. В центре встречаются дома в три этажа. Никаких решеток на окнах, все больше рождественские олени с огоньками гирлянд в ветвистых рогах. Страна готовится к Рождеству.

Очень много исторических памятников, причём, памятники самые разнообразные. Некоторые очень похожи на советские, например, изображение счастливой семьи: папа и мама с руками, напоминающими пингвины плавники, держат на руках ребёнка, а за спиной у них какие-то устремлённые в небо бетонные стелы. И вот очень интересная скульптурная группа – небольшая отара овец в натуральную величину, гонимая парой собак в натуральную величину, а за ними, наклонившись вперёд, как бы идущий против ветра пастух в широкополой шляпе в полный рост, ведущий за собой под уздцы бронзовую лошадь с седлом – в полный рост, в смысле – в натуральную величину.

Городской транспорт, в нашем понимании такового, отсутствует напрочь: ни автобусов, ни троллейбусов, ни трамваев. В каждой семье одна или две легковые машины плюс услуги такси. Никаких автомобильных стоянок, машины паркуют везде, не вынимая ключа из замка зажигания. Воспылал гордостью за державу при встрече на улицах города с родными «Жигулями» – старыми «копеечками». Интересно, каким путём они сюда попали?.. Полицейские на улицах города сплошь женщины: вежливы, внимательны, безумно красивы в своих экипировках.

В городе много военных. Здесь как минимум две авиабазы, если судить по самолетам – каким-то устаревшим моделям истребителей, установленным у ворот военных городков. На аэродроме здоровые стационарные капониры для истребителей. Правда, непонятно, с кем тут воевать – с пингвинами, что ли? Какой-то внятной военной угрозы в этой части Земного шара вряд ли можно ожидать, разве что со стороны Аргентины. Еще здесь есть какие-то сухопутные части, морская пехота в незначительных количествах и моряки. В общем, Пиночет, похоже, не мелочился, создавая свои представительства по всей стране. Хунта разъезжает по городу на камуфлированных джипах и выглядит совсем не страшно – даже жалко как-то. То ли у них тут военное училище, то ли «учебка» – ну очень какие-то молодые и субтильные командос. Гораздо более внушительно выглядят регулировщики. Вот кто действительно похож на хунту! Зелено-горчицная форма, перчатки и фуражки с высокой тульей, все в ремнях... Правда, один из них, самый внушительный, остановив движение, достал из подзубка на ремне гигиеническую губную помаду и «подкрасил» губки. Как я пожалел, что в этот момент у меня не было с собой камеры!

Мы едем на восток. Воды Магелланова пролива с шумом бьют о берег. Вдали острова Огненной Земли – самая южная точка огромного американского континента. Своим названием этот остров обязан не вулканической деятельности, а кострам, которые разжигали индейцы на своих стоянках. Огни этих костров светились сквозь густые туманы и были замечены

первооткрывателями. Состояние «стою на краешке земли» волнует и пугает одновременно. Из местных достопримечательностей – памятник Магеллану и великолепный заповедник. Волшебные птицы в черных фраках – неторопливые пингвины – карабкаются по скалистым берегам и скользят по глади воды. На просторах Патагонии важно разгуливают ламы, горделиво осматривая окрестности, и проносятся длинноногие страусы. Сколько ни пытался, так и не увидел, как они прячут голову в песок. Или совсем ничего и никого не боятся, или со временем поняли, что берега сплошь каменистые... На заболоченных местечках обосновались великолепные птицы. «Розовый фламинго, дитя заката» – как это точно отражает их загадочный образ. Овальд рассказал, что берега Магелланова пролива, особенно в южной части, покрыты густым лесом. Зелень себя отлично чувствует благодаря любопытнейшим климатическим парадоксам. Здесь никогда не бывает морозов. Средняя температура зимних месяцев ниже средней температуры летних на пять градусов. В теплом январе она поднимается выше пятнадцати градусов. И зимой, и летом идут обильные дожди, кое-где осадков выпадает в шесть раз больше, чем в Санкт-Петербурге. Я вглядываюсь вдаль, пытаюсь увидеть нечто, отдаленно напоминающее Антарктиду, но вижу только спины касаток, грациозно исполняющих танец любви...

Всматриваясь вдаль, вспоминаю строки из произведения Стефана Цвейга «Подвиг Магеллана»: «Странное, фантастическое это, верно, было зрелище, когда четыре корабля впервые в истории человечества медленно и бесшумно вошли в безмолвный, мрачный пролив, куда испокон веков не проникал человек. Страшное молчание встречает их»

Названия, которые последующие мореплаватели придумали для самых примечательных мест этого уголка Земли, сами говорят за себя: гавань Голода, бухта Последней Надежды, гора Страдания, Фурии, остров Пустошь, берег Скорби. Многие путевые записки великого времени парусных судов сообщают, что даже видавших виды наблюдателей, познавших всякое на своём веку, пробирал дрожь при виде этого пролива.

Фазенда Освальда меня поразила законченностью форм и технологий. Для справки: этот господин не Бог вещь какой богатый, а по нашим меркам – так, обыкновенный середняк. Работают всего несколько человек: сын Освальда и несколько рабочих. Птицеферма поразила меня стерильной чистотой и отсутствием специфических запахов – работают кондиционеры. Потрясающая оранжерея, размером больше гектара, в которой собрана великолепная коллекция цветов. В вертикальных опорах, которые поддерживают крышу, растет клубника, да еще какая! Заметил терморегуляторы, спросил: «Зачем?», и ответ был настолько неожиданным, что я по-хорошему позавидовал Освальду и его «святому семейству». Если температура внутри оранжереи поднимается чуть выше положенного, автоматически открываются фрамуги на потолке, и

наоборот, малейшее понижение температуры – фрамуги также автоматически закрываются.

Чилийцы вообще рачительные хозяева. Даже католическое кладбище поражает своей аккуратностью и монументальностью. Наряду со старыми, времен арауканов и конкистадоров склепами, на меня смотрят скорбящие ангелы и распятый Христос со свежих захоронений. Постановляют калиточки оград, ветер перебирает лианы цветов. С лика ангела стекают капельки влаги, и мне кажется, что он плачет над незабвенной могилой Марии-Хуаниты. «Печаль моя светла...» Ровные аллеи, улицы семейных склепов, старинные деревья. Фотографии не привинчены к мрамору, как у нас, а стоят на подставочках. Отмечаем: немецкий квартал, латинский квартал, хорватский квартал, английский квартал. Идеальная чистота вокруг. Кладбище почти в самом центре города, но настолько органично вписывается в окружающую действительность, что не пугает и не раздражает.

Я не видел нищих, стариков и детей, роющихся в помойках. Здесь нет попрошаек и бродяг. Когда-то давно я слышал фразу, что о благосостоянии и здоровье нации судят по тому, как живут старики и дети. Я, офицер, патриот своей Родины, невольно подумал: неужели, чтобы навести порядок в нашем доме, нашей стране, нам нужен российский Аугусто Пиночет? Подумал и сам испугался невесть откуда возникшей мысли.

В тот же день закупалось горючее: дизельное топливо для пневмозвездеходов и бензин к бензоагрегатам «Ямаха» для работы базовой радиостанции.

Вечером я поинтересовался у кинооператоров: «Что интересного увидели, ребята?»

Ответил Борис Мамлин: «После завтрака народ отправляется на аэродром перегружать самолет, а мы идем снимать в городе. При Кафедральном соборе солидный исторический музей, масса интереснейших экспонатов – от всевозможных чучел и индийских принадлежностей типа наконечников для стрел и копий до китобойных пушек. Огромный макет нефтеперерабатывающего завода, семейные паспорта хорватов, приехавших сюда в начале прошлого века, пропеллеры самолетов начала века нынешнего, фотографии пилотов, которые на своих фанерных аэропланах не боялись летать над антарктическим побережьем. Интересно, что музей находится при церкви, хотя батюшка говорит, что это нормальная практика.

Затем мы же отправляемся в Пингвинью бухту в семидесяти километрах от Пунта-Аренас. Маленький автобус – нечто среднее между «Газелью» и «Пазиком» везет нас по самой натуральной тундре, дорога с обеих сторон огорожена проволочной изгородью, чтобы звери не попадали под колеса. Пока видим лишь коров и овец. Но вот на пригорке показались длинные шеи – страусы! Самые натуральные нанду! Водитель останавливает автобус, я хватаю штатив, чтобы помочь Паше, и мы медленно и плавно выходим из автобуса –

птички в каких-то 15 метрах от нас. Их здесь не обижают, поэтому они спокойно стоят и разглядывают нас. Хорошо стоят! Будут классные картинки. Но тут легенда парашютного спорта Бернадэта Васина с фотоаппаратом наперевес кинулась в атаку на страусов, которые, в свою очередь, рванули от нас со скоростью, подтверждающей репутацию отличных бегунов. Я крайне вежливо и чрезвычайно убедительно прошу уважаемую госпожу Васину не бросаться более на животных, и, раздосадованные, мы забираемся в автобус. Единственное, что снял Паша, – напуганная птица опорожняет желудок крупным планом. Выезжаем на океанское побережье. Очень сильный ветер. У дороги, метрах в двадцати – лиса с лисенком у норы. Водитель разворачивает конфету и с протянутой рукой идет к своей, по всему видно, старой знакомой. Лиса отбегает от норы, подбирает конфету и, прижав уши, чешет еще дальше от своей квартиры. Мелкий лис, игравший с пингвиньим плавником, заведя приближающихся людей, прекращает игру и скрывается в норе. Подходим еще ближе и в глубине норы, за какими-то «игрушками» – костями, челюстями и палочками, разглядываем черную кожаную пуговицу носа. Чтобы окончательно не запугать лисенка, мы уходим, а лиса с конфетой спокойно огибает наш автобус и возвращается домой. Лиса небольшая, чрезвычайно худая, линиялая после зимы и цвета серо-бурого.

Подъезжаем к заповеднику. Девушка-смотрительница проводит краткий инструктаж: ничего не есть, не пить, не кормить пингвинов, ходить медленно и осторожно, они только что «вылупили» из яиц своих детенышей, поэтому особенно чутки и осторожны. По всему побережью бухты Наталии натянуты ярко-желтые веревки, вдоль которых следует ходить и за которые не следует переступать. Люди здесь гости, хозяева – пингвины. Они небольших размеров, сантиметров 40 – 50, купаются, деловито расхаживают по линии прибоя и по достаточно большой прибрежной полосе тундры, где они смешно, как собаки, роют норы, ходят строем по 4-5 «бойцов», чистят шкурки и безо всякой чуткости и осторожности глазят на посетителей с расстояния в какой-то метр. Паша в съемочном утаре перебирается через ограждения и снимает забавных пингвинов у линии прибоя. Они подходят все ближе, спокойно делают свои дела и не обращают на большого «пингвина» с белой трубкой на подставке никакого внимания. Но вот через ограждения перепрыгивает «пингвин» в ярко-зеленой форменной куртке и прогоняет пингвина в черной куртке с белой трубкой на подставке. Зеленый пингвин напугал остальных пингвинов у моря гораздо сильнее черного пингвина, но порядок прежде всего. Паша изображает негодование:

- Держиморды!

Держиморды, которые Паше в лучшем случае по плечо, уходят, строго поглядывая на Пашу. Картинки у нас замечательные. Проблем с пингвинами в фильме про Антарктиду не будет».

... Поздний вечер. У нашего кинооператора из Новосибирска Бориса Мамлина был день рождения. Освальд как настоящий друг всей нашей шумной компании накрыл шикарный стол. Мясо, вино, фрукты, всякие вкусности, названий которых я не смог запомнить в силу своих скудных знаний испанского. Борису подарили шикарную кожаную шляпу и эту чилийскую ночь. Надев широкополую кожаную шляпу, он стал похож на Крокодила Данди. Невесть откуда появившиеся корреспонденты местных газет как-то незаметно влились в нашу шумную компанию, и наутро вся пресса сообщала о нашей экспедиции. А пока – пока вино льется рекой, звучат тосты на русском и испанском и в ночь улетают как чилийские народные песни, так и наша разухабистая «Дубинушка» с «Хаз-Булатом удалым». Уже далекая полночь, пирушка в самом разгаре и над нами в южном небе, с такой уже близкой для нас Антарктидой, сияет Южный крест. Радисты, Юрий Заруба и Валерий Сушков, сообщают на родину последние новости и дату вылета.

Радисты до этого развернули своё рабочее место на кухне второго этажа нашей гостинцы. Установлена связь с радиолюбителями многих стран. Потом выяснилось, что в самом Пунта Аренасе около 300 радиолюбителей.

Утро 23 декабря. Как поется в одной песне: «Пора в путь-дорогу...» Вырвался в город, купил две открытки с изображением пингвинов и отправил поздравления отцу и жене с детьми. Видя мои затруднения, работники почты бросились мне помогать: терпеливо объясняли, что и как заполнять, ненавязчиво исправляли ошибки. Сидя за столом почтового отделения, вспомнил один случай: довелось мне отправлять заказное письмо во Францию. В письмо были вложены ценные фотографии, и я очень волновался, что оно не дойдет до адресата. Каково же было мое удивление, когда по прошествии определенного времени мне вернули мое письмо с сопроводительной фразой: «Извините, хозяина не было дома...»!

На аэродроме, где стоял наш Ил-76, всего одна взлетно-посадочная полоса. В этот день проводились учения военно-воздушных сил Чили. Работали радиолокационные станции, стояли зенитные установки, в камуфляжной форме бегали солдаты, и было очень интересно наблюдать, как на расстоянии вытянутой руки «салятся» или уходят в небо французские истребители «Мираж-4». И тут же стоит наш самолет из России и мы начинаем выгрузку техники.

Было решено оставить два вездехода и четыре прицепа в Чили – облегчили борт. Учитывался тот факт, что впервые в мире такой мощный самолет совершит посадку на лед Антарктиды.

Представители фирм привезли продукты, упакованные по ящичкам-коробочкам. Нужно отдать должное чилийцам, не в пример нашим работникам прилавка, обмана не было ни по весу, ни по наименованию товара. На выбор взвешиваю коробки и сравниваю с надписями на них. Все точно по граммам.

Теперь нужно рассчитать, какие продукты «улетят» сразу, а какие довезут вторым рейсом.

Наши летчики занимаются проверкой бортового оборудования, мы перекаладываем свое снаряжение, взлетают и садятся истребители, выбрасывая разноцветные парашюты, – каждый занят своим делом. Краем глаза слежу за ребятами и вижу, как они потихоньку улыбаются в густо отросшие бороды – незадолго до начала погрузочно-разгрузочных работ произошел казус.

Наша шумная компания подходит к борту и замирает в оцепенении: из закрытого люка течет маслянистая жидкость. Первое, что приходит в голову: гидросистема вышла из строя. Это значит если не конец экспедиции, то основательную ее задержку. Коварный ветер сделал свое черное дело, и весь борт представляет собой неприглядное зрелище – полоса тянется от носа до хвоста и медленно стекает на бетон аэродрома. Подошли поближе, и волнение от произошедшего сменяется громким хохотом команды. Кто-то пытается попробовать жидкость на вкус, более смелые подставляют ладошки и отправляют содержимое в рот, не скрывая блаженной улыбки, – новосибирские ребята взяли с собой в экспедицию канистру чудодейственного бальзама: горячительное и тонизирующее средство одновременно. Не знаю, как получилось, что канистра упала и открылась, спасительное средство уменьшилось ровно на половину...

Мы закончили погрузку, отдельно сложили то, что считали лишним, и отправились в гостиницу готовиться в дорогу. И вдруг нас вызывают на летное поле. В отсутствие начальника аэропорта один из его помощников делает нам серьезное замечание: наш груз, который мы решили оставить на материке, оказывается, портит внешний вид аэропорта, и всю эту конструкцию, состоящую из двух вездеходов, прицепов и прочей амуниции, необходимо перенести метров на 400 в сторону складских помещений.

Ночь с 23 на 24 декабря запомнилась надолго. Неподъемная конструкция из железа, досок и прочих аксессуаров утешала. Как это все можно сдвинуть с места, не говоря о том, чтобы перенести, не укладывается в голове. Чилийские ребята пытаются нам помочь: подогнали два погрузчика, и всю ночь мы двигаем, двигаем, двигаем... Все ящики с продовольствием надежно укрыты полиэтиленом и досками, чтобы не замочил дождь.

Устал безумно, еле живой свалился в траву, и звезды потоком посыпались мне в лицо. Они были такими огромными и близкими, что казалось – протяни руку и достанешь любую из них. Созвездия, созвездия... Вот Циркуль, чуть в сторону Павлин, там Летучая Рыба, Золотая Рыба. Ветер шевелит траву, поет где-то вдалеке, и над всем этим сияет Южный Крест. Ночь. Когда ты закончишься...

24 декабря 1999 года. Неужели мы сегодня ступим на землю Антарктиды? Не верится. Чуков принял решение, что летит часть экспедиции, Евгений Бакалов остался в Чили встречать парашютистов Франции, Южной Кореи,

США, Германии, Малайзии, Японии и Индии. Они прилетят 31 декабря, чтобы совершить этот уникальный полет в самый канун нового, 2000 года, в эту полночь они будут не с нами, они будут высоко в поднебесье...

А пока мы садимся в Ил-76, для многих ставший родным домом... Он медленно выруливает на взлетную полосу, разбег, мы оторвались от земли. Здравствуй, белое безмолвие Антарктиды. На часах 13 часов местного времени.



Глава вторая



НА ПОРОГЕ АНТАРКТИДЫ



Наш самолет взял курс на Антарктиду, салон загружен под самый потолок. Я пробрался в самый хвост нашего Ила, нашел свободный иллюминатор, припал к нему носом, подвинул белорусских механиков и стал размышлять.

«Я, Игорь Смилевцев, наконец-то ступлю на эту загадочную землю на стыке двух веков. Со мной герб нашего города, флаг нашей губернии и горсть земли саратовской, которой суждено остаться навсегда в снегах Антарктиды». Под крылом нашего Ил-76 проплыли Магелланов пролив, горы Огненной Земли, пролив Дрейка. Я вижу, в океане появились первые айсберги, медленно плывущие на север. И цвет воды стал темнее.

Гордость и радость распирают меня, и я вспоминаю, кто действительно был первым в Антарктиде. Вечная им память.

В XVI веке знаменитый пират Френсис Дрейк промышлял экспроприацией золотишка в этих южных широтах. Найдите на карте пролив Дрейка. Сильная буря отогнала его далеко на юг, и стало очевидным, сто Огненная Земля отделена от предположительно существующего южнее материка проливом.

Потом были голландцы Д. Герриц и А. Тасман, испанец Л. Торрес, французы Л. Буве, Л. Бугенвиль, И. Ж. де Кергелен-Тре-Марек, М. Дюфрен и Ф. Крозе в разное время, снаряжая экспедиции, открывали все, что угодно, но не Антарктиду.

Знаменитый английский мореплаватель Джеймс Кук был первым серьезным исследователем, попытавшимся найти пути к Южному полюсу и выяснить точно, существует ли Южный материк. На кораблях «Резолюшн» и «Адвенчур» он из-за мощных льдов и свирепой штормовой погоды, достигнув 71-го градуса южной широты и не обнаружив никаких признаков земли, повернул на север. 30 января 1774 года Кук донес Британскому адмиралтейству: «Я проследовал на юг дальше всех прежних мореплавателей и достиг пределов, где человеческие возможности оказываются исчерпанными...» После категорического высказывания Джеймса Кука о недоступности земли за Южным полярным кругом более сорока лет ни один мореплаватель не пытался на практике опровергнуть мнение столь крупного авторитета.

Через 46 лет оно было опровергнуто результатами экспедиции двух небольших русских шлюпов «Мирный» и «Восток», находившихся под командой капитана 2 ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена – талантливого штурмана и гидрографа, участника первого русского кругосветного плавания, совершенного под командованием И. Ф. Крузенштерна в 1803 – 1806 годах. Одновременно с должностью командующего экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузен исполнял также должность капитана шлюпа «Мирный», а шлюпом «Восток» командовал лейтенант М. П. Лазарев, будущий знаменитый адмирал.

В инструкции, данной командующему экспедицией, говорилось: «Продолжать свои изыскания до отдаленнейшей широты, какой только можно достигнуть; употребить все возможное старание и величайшее усилие для

достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставить сего предприятия иначе как при непреодолимых препятствиях...»

Ввиду опасности и трудности предстоящего плавания команду набрали целиком из добровольцев, она включала значительное число лиц так называемого поморского происхождения (уроженцев Архангельской и Олонецкой губерний).

14 января 1820 года корабли экспедиции впервые перешли Южный полярный круг. Мичман Новосильский, офицер «Мирного», отмечал в своем дневнике: «Туман иногда был так густ, что с кормы не видать бака, а мы между тем, находились в чаше льда... Наш «Мирный» худо слушался руля, и одного удара о значительную льдину было достаточно, чтобы пойти на дно...»

В предварительном донесении Морскому министру Беллинсгаузен писал: «За ледяными полями виден материк льда, коего края обломаны перпендикулярно и который продолжается по мере нашего плавания, подобно берегу...» Берег, увиденный Беллинсгаузеном 16 января 1820 года, ныне называемый Землей Принцессы Марты, был берегом шестого материка – Антарктиды.

В начале января 1821 года опять появились все признаки близости земли. 11 января, когда туманная пасмурность прочистилась, увидели впереди высокий остров, покрытый снегом, но с чернеющими мысами и скалистыми горами. Этот не показанный на карте остров был назван именем Императора Петра Первого. Мичман Новосильский записал в своем дневнике: «Матросы, поставленные на обоих шлюпах к вантам, трижды прокричали «ура!», и по приказанию Беллинсгаузена вся команда получила по стакану пунша (горячая смесь, состоящая из рома, сахара и лимонного сока)».

За два года экспедицией Беллинсгаузена было пройдено свыше 57000 миль, причем «Мирный» и «Восток» обошли вокруг всего Антарктического материка, так сказать, «ощупав» его со всех сторон, и шесть раз пересекли Южный полярный круг. По географическим результатам первая русская антарктическая экспедиция – величайшая в XIX веке. Открыта новая часть света, к берегам которой русские моряки подходили девять раз, в том числе четыре на расстояние 3 – 15 километров. Впервые охарактеризованы крупные акватории, примыкающие к новому матерiku. На карту Антарктики нанесено 28 объектов, получивших русские названия, а также обнаружено 29 островов. Несмотря на все трудности плавания в исключительно суровых климатических условиях, из 190 человек, принявших в нем участие, только три матроса умерли от болезней и один офицер (лейтенант И. Ф. Игнатьев) лишился рассудка.

Глядя на карту Антарктиды сегодня, мы видим русские имена и названия; благодарные потомки поставили в Кронштадте памятник Ф. Ф. Беллинсгаузену, под командованием которого под Андреевским флагом два маленьких шлюпа совершили поистине героический подвиг во славу России.

Правда отчёты о путешествии были опубликованы лишь через десять лет, большая часть не была переведена на европейские языки и так и осталась неизвестной мировой общественности. Лишь через сто лет, Россия наконец-то вспомнила, что подлинными первооткрывателями ледяного континента были русские моряки.

В 1821 году американский охотник на тюленей Джон Дэвис стал первым человеком, ступившим на землю Антарктиды. В том же году 11 человек с потерпевшего крушения корабля «Лорд Мелвилль» впервые зазимовали в Антарктике.

Прошло совсем немного времени, и с разных сторон сюда направились экспедиции англичан, французов, норвежцев, присваивая имена землям, ледникам, вулканам, хребтам. Так появились берега Принцессы Астрид, Земли Эндерби, Земля Луи-Филиппа, Земля Адели, ледник Эймери и т.д. Из сорока названий половина связана с именами исследователей, а другая половина – «подарки» монархам вышеозначенных государств. Можно сказать, что на деревянных судах плавали железные люди.

Часто впереди государственного флага шла коммерция. Изобилие тюленей и китов привлекало в Антарктику сотни судов. На маленьких утлых суденышках они отважно пускались в плавание по бурным морям, усеянными льдинами; снова случалось им находиться на краю гибели; их потрепанные корабли с ободранными бортами текли, команды изнемогали от непосильной работы и гибли от цинги. И все же, несмотря на невероятные трудности, они шли вперед. Их активность возрастала, и в 1820 годах свыше 35 промысловых экспедиций (английских и американских) работали в холодных водах Антарктики.

В период 1898 – 1900 гг. Норвежец Борхгверник возглавлял британскую экспедицию, которая исследовала Землю Виктории. Англичане были первыми людьми, оставшимися на зимовку по своей воле. При этом были впервые проведены зоологические, геологические, метеорологические и магнитные наблюдения.

Британская национальная антарктическая экспедиция, возглавляемая Р. Скоттом, в период 1901 – 1904 гг. попыталась достичь Южного полюса, но вынуждена были повернуть обратно, достигнув 82 градусов южной широты.

В период 1908 – 1909 гг. неистовым англичанином Э. Шеклтоном была организована научная экспедиция, целью которой было достижение Южного полюса. Но исследователи смогли дойти до точки 88 градусов 23 минуты южной широты и 162 градуса восточной долготы. И когда до полюса осталось 180 километров, они повернули назад. Люди были настолько измучены тяжёлым переходом по снежной пустыне на большой высоте, что километры, отделяющие их от полюса, могли оказаться роковыми. После этого Шеклтон организовал ещё три экспедиции в Антарктиду, собравшие большой научный материал. В своей последней экспедиции 1922 года на острове Южная Георгия

Э. Шеклтон скоропостижно умер от болезни сердца. Так, посвятив всю жизнь Антарктиде, он не расстался с ней до конца.

Д. Моусон – австралиец, который вместе с Шеклтоном обследовал Землю Короля Эдуарда VII. «Мы поселились на краю неизмеримого материка... Мы открыли проклятую страну, мы нашли царство пурги и ветров», – так окрестил Моусон Антарктиду. Он отправился к Магнитному полюсу земли, нашел его и установил положение: 72 градуса 25 минут южной широты и 155 градусов 16 минут восточной долготы. Шельфовый ледник Шеклтона и море Моусона – дань памяти их великому подвигу.

Об открытии Южного полюса хочется сказать особо. Это сейчас мы знаем, что к полюсу «легче» всего пробраться антарктическим летом. С ноября по март. А тогда

Тогда, в 1910 году, в сторону Южного континента отправились две экспедиции: английская – под руководством Роберта Скотта и норвежская – под руководством Руала Амундсена. Экспедиция англичан ставила перед собой много задач научной программы, а достижение Южного полюса являлось не самым главным. Норвежцы, наоборот, главной целью поставили достижение Южного полюса любой ценой.

И началась «гонка» к полюсу. Норвежцы для достижения цели использовали собачьи упряжки. Верные и надёжные, они неутомимо тащили тяжело гружёные сани с провиантом, а в критических ситуациях сами становились провизией. Англичане использовали лошадей, которых вскоре пришлось уничтожить, и путешественники впряглись в сани сами.

И в этой гонке выиграл Руал Амундсен, достигший Южного полюса 14 декабря 1911 года. Всё путешествие, от базового лагеря до полюса, заняло у него 99 дней. Не зря англичане, так и не простившие Амундсену его успеха в покорении Южного полюса, считали, что главная заслуга в этом принадлежала собакам.

Роберт Скотт добрался до полюса несколькими неделями позже – 17 января 1912 года, но англичанам не удалось вернуться из похода. Совсем обессиленные от цинги и голода, они были застигнуты осенней метелью в 20 километрах от склада с продовольствием и топливом. Маршрутная группа полностью погибла. Их тела и записи были найдены поисковой партией на шельфовом леднике Росса.

Так закончилось беспримерное в истории полярных исследований состязание за достижение Южного полюса. На долю Амундсена достались розы славы, но много было и шипов. Англичане не могли простить, что не их соотечественники первыми водрузили флаг на Южном полюсе, и без основания обвиняли Амундсена в нечестной спортивной борьбе.

Нет оснований и необходимости противопоставлять друг другу имена Скотта и Амундсена. Они были великими людьми своего времени, и оба погибли благородно, отдав свои жизни во имя покорения суровых земель

нашей планеты. Двадцать километров, отделяющих жизнь от смерти. Как нелепы и жестоки порой превратности судьбы.

Очертания Антарктиды появлялись на карте Южного полушария постепенно, по участкам различной протяженности. Эти участки дополняли друг друга, а иногда оставались лишь фрагментами Антарктического побережья, разобщенными значительными промежутками неисследованного пространства. С течением времени этих промежутков становилось все меньше, пока наконец они не исчезли совсем, и на карте Южной полярной области появились полные очертания Антарктиды. Этот процесс длился 140 лет, и начало ему положила Первая русская антарктическая экспедиция под руководством Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева в 1820 году.

Экспедиция в Антарктику доступна не каждому государству. Велика ответственность, нужен зрелый уровень науки, огромные расходы. Наша страна пришла к такой готовности только в 1955 году. И не удивительно: после тяжелейшей войны необходимо было восстановить более тысячи городов, бесчисленное количество сел и деревень.

Но к лету 1955 года страна была уже способна собрать достаточно денег, чтобы на трех морских судах отправить антарктическую экспедицию, состоящую из хорошо подготовленных людей, крепких духом и телом. Три судна – «Обь», «Лена», «Кооперация» – доставили в Антарктиду все, что требовалось для строительства научных станций: источники тепла, материалы для лабораторий, электростанции, тягачи. 13 февраля 1956 года над станцией Мирной был впервые поднят флаг нашей страны. Потом были и основание полярных станций «Пионерская», «Восток», и санно-гусеничные походы на «Харьковчанках» вглубь континента, геофизические и океанологические экспедиции в Южном океане, и исследование побережья Антарктиды от Мирного до берега Принцессы Астрид. Да мало ли что было?

Силами Второй советской антарктической экспедиции 16 декабря 1957 года на Южном геомагнитном полюсе на высоте 3488 метров и в 1400 километрах от Мирного была создана научная станция «Восток». Станция отличается наиболее суровыми условиями в Антарктиде. В течение полугода она отрезана от береговой базы, связь может осуществляться только по радио. Даже летом самолеты проводят на станции считанные минуты, моторы не выключаются, чтобы не остыли. При низких температурах плохо скользят лыжи, а большая высота над уровнем моря обуславливает низкое атмосферное давление и малую плотность воздуха, что требует дополнительной мощности и скорости при взлете.

* * *

И вот теперь мы. Мы – это 26 одержимых. Мы возьмем с собой пневмозвездеходы, а чуть позже к нам присоединятся 32 парашютиста из 18 стран мира и воздухоплаватель Иван Трифонов, русский австриец. Его

шары, как фантастические одуванчики, расцветут в небе Антарктиды в самое Рождество. Но это будет потом, а сейчас... Сейчас мы в небе Антарктиды и через несколько минут могучий Ил-76 совершит уникальную посадку на ледник. Своего рода взлетно-посадочную полосу, уготованную нам матушкой-природой.

Только благодаря президенту российской авиакомпании «Аэроконцепт» генералу-майору авиации Петру Ивановичу Реутову с нами сейчас всё это и происходит. «Риск – благородное дело» – вот девиз этого предприятия. «Даже если финансовые последствия экспедиции приведут к развалу компании, – заявил генерал, – я не пожалею ни о чём». Можно лишь восхищаться его решимостью и гражданским мужеством. Не было бы таких людей, взявших на себя ответственность за исход экспедиции, она могла бы не состояться. В этом же ряду и генерал-полковник Владимир Иванович Андреев, директор федеральной службы воздушного транспорта, выдавший «Аэроконцепту» разрешение на вылет.

Впервые в истории авиационных перелетов транспортный корабль, груженный, что называется, под завязку, садится на лед, ведомый только опытом своего командира – Игоря Раульфовича Закирова. Мы все понимаем, что это впервые, и поэтому немного волнуемся. Американцы с «Патриот-Хиллс», сезонной станции Антарктиды, «дали» нам погоду и высыпали на лед посмотреть на нашу посадку. В иллюминаторы видны вершины большого Антарктического хребта. Атмосфера такая прозрачная, что видны отдельно лежащие камни и трещины на леднике. С замиранием сердца ждем уникальной посадки. Трудность посадки была не только в огромной массе (190 тонн), близости гор, а ещё и в том, что при приземлении на зеркально отражающую ледяную поверхность очень трудно определить высоту, на которой находится лайнер. Тут бессильны приборы – работают только интуиция лётчика и его квалификация.

Тряска. Самолет прыгает на ухабах, мчит по «взлетной полосе» вдоль хребта Винсона.

Патриот Хиллс – не аэродром. Это небольшая горная гряда на восьмидесятом градусе южной широты, а рядом – ледник 5 км длиной. Лед напоминает речное дно на мелководье. Весь такой мелковолнистый от постоянного ветра. Как только самолет коснулся льда, мощный боковой ветер в зоне турбулентности, которая образуется у подножия гор, где, собственно, и садится самолет, развернул восьмидесятитонную машину на 40 – 45°, и Ил поволокло по льду юзом в сторону скал. Ощущения примерно те же, что и у героев фильма «Экипаж». Благо, хвост не оторвался. Дикий рев четырех двигателей, работающих в режиме реверса, чтобы затормозить самолет, сумасшедшая тряска и ощущение невероятной скорости – добро пожаловать в Антарктиду! Наконец, «Ильюшин» прекратил свой безумный танец и Близнюк-старший выкинул лестницу. Приехали! Красивейшие заснеженные горы

Патриот. Бирюзовый лед. Яркое полярное солнце. Два американца из лагеря компании «Adventure Network», которая организует здесь туризм, приехали встретить нас и говорят, чтобы мы обращались к ним с любыми проблемами. Какие-то очень радушные. Сразу видно, давно в Америке не были. Никакой спеси и демонстрации превосходства. У них нет такого самолета. Он есть у нас. А вообще, наверное, в таких местах, как Антарктида, приятно и радостно встретить нового человека, который так же, как и ты сумел добраться сюда, в совсем не детские условия – американцы говорят, что недавно три дня подряд дул ветер в 90 узлов – примерно 50 метров в секунду. В их лагере унесло 10 палаток – никто даже не подумал отправиться на их поиски.

И вот первая в истории полярной авиации посадка большого транспортного самолёта на антарктический ледник увенчалась успехом.

Выключаются один за другим четыре двигателя, открывается рампа – и яркое антарктическое солнце бьет мне в лицо. Ночь с 24 на 25 декабря 1999 года. Здравствуй, Антарктида!

Только четыре часа назад мы были среди тепла, бабочек, попугаев. Только четыре часа назад я дарил Бете, нашей легендарной Бернадэте Сильвестровне Васиной, букет ромашек, надерганный мной возле аэропорта Пуанта-Аренаса, и вот зима. Настоящая, снежная, ослепительная зима Антарктиды. Что может быть прекрасней?! Антарктида ... Далекая, манящая, недоступная, непонятная, но такая желанная, что завоевывая ее, ты понимаешь – это всерьез и надолго. Это как болезнь. Она поглощает тебя полностью, и нет никакого шанса на выздоровление. «Заболев» однажды Антарктидой, ты обречен или обручен с ней навеки.

Небо Антарктиды... Ни одна палитра художника не передаст многообразие оттенков и настроений. То оно чернильно-черное и нет окошечка для пространства вообще, то оно кристально-белое и не разрешает на себя смотреть – его красота ослепительна. В те минуты, когда небо надевает на себя свой королевский наряд, который растекается на многие километры величавостью южного сияния, начинается настоящее карнавальное шоу. За какие-то минуты небосвод несколько раз меняет красочный колорит, то приближаясь на расстояние вытянутой руки, то удаляясь «в никуда». Сияющее небо Антарктиды – что может быть прекрасней?! Хмурое и серое – что может быть ужасней?! А чему я, собственно, удивляюсь? Антарктида, как и всякая женщина, имеет право на депрессию.

Звезды Антарктиды... Нигде на нашей многострадальной планете они не находятся так близко от человеческого зора. Звездопад – в полном смысле этого слова. Мириады звезд, бесконечность Вселенной и голос космоса, как голос разума. Ты его не слышишь, но знаешь, что он звучит в тебе, наполняя каждую клеточку твоего брэнного тела. Звезды Антарктиды... Как будто кто-то невидимый промчался по небосводу на своей огромной колеснице и то ли случайно, то ли преднамеренно обронил свои сокровища: звездных

Феникса и Центавра, великолепные Паруса и почти совсем незаметные Киль и Треугольник, ошестинившегося Волка и таинственного Скорпиона. И над всем этим сияет своим величием Южный Крест как благословение Господне.

Земля Антарктиды... Ее наст искрится миллиардами частичек бриллиантовой пыли. Ослепительный блеск режет глаза, переливаясь всеми мыслимыми и немыслимыми цветами спектра. Такое чувство, что Земля надела свое самое изысканное украшение. Ничего более красочного не в силах создать руки скульптора или кисть художника. Природа величава и многогранна. И каждая ее грань достойна восхищения гения.

Голос Антарктиды. Вы когда-нибудь слышали голос Земли? Именно в антарктическом безмолвии, где тишина нависает и обволакивает тебя своим покрывалом, я слышал этот голос. Иногда он похож на дыхание ребенка – такой тихий и спокойный, что хочется замереть и остаться в этом состоянии навсегда среди снега и льда. В непогоду – это рев разъяренного льва. В такие минуты ощущаешь себя песчинкой во Вселенной – маленькой и беззащитной. Тебя могут раздавить или не заметить. Когда природа стихает и гул ветра уходит вдаль, стоит обнять эту холодную и неприветливую женщину по имени Антарктида, и ты услышишь жалобный стон, замешанный на скрипе и скрежете, и понимаешь, как устала Земля от всех нас, на ней живущих.

Там, в далекой Антарктиде, я понял, в чем отличие снегов Северного и Южного полюсов. Два полюса – это параллель и контраст одновременно. Они противостоят друг другу, и времена там тоже противоположны. Когда полнейшая темнота в середине зимы окутывает один полюс, другой сверкает снегами под лучами незаходящего летнего солнца. Они сродни друг другу своими холодами, снегами, ветрами и льдами. Южный полюс находится в самом центре огромного континента; Северный полюс – в середине скованного вечными льдами океана, гигантской мельницы ледяных полей, перемещающихся под действием постоянных течений, диктуемых приливами и отливами. В полнолуние я был свидетелем, как глыбы льда Арктики, ведомые инстинктом воды, с ревом и скрежетом тянулись к Луне, вырастая из небытия, словно мифические рыцарские замки. Они были украшены башнями и зловещими пещерами, готовыми обрушиться в любое мгновение и поглотить все то, что их окружает. Зрелище потрясающей красоты и животного страха одновременно. Природа бросает тебе в лицо отблески Луны и снежной пыли. Что это? Шабаш природы или протест против нас, потревоживших ее покой?

Антарктида – страна Снежной Королевы.

Порывы ветра уносят «в никуда» все то, что попадает на пути. Эта белая скатерть хранит множество тайн праздника и смерти одновременно.

Арктика и Антарктида. Как похожи, как созвучны. И какие разные одновременно. В природе не бывает повторений. Даже дети, рожденные одной матерью с разницей в пять минут, не похожи друг на друга.

Антарктида, моя Антарктида! Моя любимая, моя желанная. Я шел к тебе долгие годы, земля-загадка, земля-тайна. Здесь много миллионов лет назад кипела жизнь, цвели цветы, возвышались реликтовые леса, бродили динозавры и пели райские птицы.

Кто обидел тебя? Что произошло двадцать миллионов лет назад?

Почему ты одела на себя этот белый саван и никак не хочешь его сбросить?

Твой снег, твой лед, твое солнце – бесконечная тайна мироздания...

Со всех сторон к нам мчатся снегоходы – в нескольких километрах американская сезонная станция «Патриот-Хиллс». Сюда съезжаются искатели приключений. Вообще, эта станция в Антарктиде так и называется: «Антарктические приключения». Она работает всего два месяца в году, когда наступает антарктическое лето. Никаких научных изысканий. Альпинисты покоряют хребет Винсона, где находится самая высокая точка Антарктиды – 5142 метра, восхождение на которую несопряжено с огромными трудностями. Начальник сезонной станции «Пэтриот-Хиллс» Анна Киршоу, она же директор авиакомпании «Адвенчер-Уок-Турс».

Сам хребет находится буквально в двух километрах от нас. Снежные вершины упираются в небо, и их величавая красота устремляется за горизонт. Самый высокий ближний пик Чапарел высотой 1860 метров.

Начинается разгрузка борта. Когда выкатываем бочки с горючим и коробки с продовольствием, американцы не выказывают особого восхищения. Но вот «пошли» фермы с пневматиками. Их собирают прямо здесь, на глазах у изумленных иностранцев. Они с удивлением рассматривают необычные машины. Более всего их поражают конструкция и размер колеса. Машины собираются тут же, они приобретают рабочий вид. Белорусы решили устроить небольшое шоу: уложили американцев «шпалами» и проехали на пневматике по их буржуазным телам. Взгляд удивления сменился воплем восторга – даже куртки не помялись.

Пока ребята развлекали иностранцев, стоковый ветер сделал свое черное дело. Незакрепленные коробки с продовольствием, что называется, «отъехали» на несколько десятков метров, пришлось изрядно побегать, пока их собирали в кучу.

Тем временем закончилась разгрузка, самолет вырывается на «взлетную полосу». Один за другим включаются четыре двигателя, и мы, не сговариваясь, падаем, распахнув руки на наш багаж, пытаясь удержать то, что не закрепили. Ветер срывает с голов шапки, вслед за шапками летят очки. «Вот они, бабочки Антарктиды», – грустно подумал я.

“Ильюшин» с ревом катится по льду, чтобы занять исходное положение для старта. Начинает разворот. Слишком большая для антарктического льда скорость вырывания, поэтому огромную махину, как игрушку, заносит на льду и неуправляемый самолет как-то боком тащит поперек полосы в ста

метрах от меня, как раз напротив. Говорят, у страха глаза велики. Чудовище заревело, чтобы вернуть себе возможность самоуправления, и поехало по льду в мою сторону. «Господи, помоги им взлететь», – прошептал я. Закиров овладел «Ильюшиным», и самолет, развернувшись на триста шестьдесят градусов, снова начал, уже гораздо медленней и осторожней, разворачиваться для взлета. Короткий разбег – отрыв, как какая-нибудь бабочка, здоровенный самолетище скрылся в светящемся и слепящем полярном небе.

Но на лирику времени не было. Спешно разбираем лагерь. Нигде на Земле нет такого твердого снега, как в Антарктиде. Понятие «снежки» или «сугробы» здесь напрочь отсутствует. Снег здесь можно рубить, пилить. Лопата отскакивает от него со звоном, как резиновый мяч – копать практически невозможно. Поверх этого снежного монолита возвышаются твердые заструги, большие и малые. Это результат многолетней работы солнца, снега, ветра. Плотные, заледеневшие снегообразования издали похожи на древних рептилий, застывших в гордом одиночестве посреди этого снежного безмолвия. Ох и досталось же нам от них потом. Ну это потом. А пока, пока мы разбираем одну за другой палатки, укрепляя их снежными кирпичами собственного выпиливания, ставим туалет. Это тот случай, когда «все мое несу с собой», в том числе и миазмы. Антарктида – единственный на земле не загрязненный материк. Этот неписанный закон распространяется на всех, кто хоть раз побывал здесь. Совесть не позволяет бросить пустой пакет или фантик от конфеты. Так уж устроена среда обитания.

Только мы расположились, как в гости на новоселье нагрянули американцы и китайцы с соседней станции. Русское гостеприимство и наши сто граммов с хлебом-солью были приняты на «ура»! Вообще Антарктида – страна без границ и языковых барьеров. Даже если не понимаешь смысл сказанного, язык жестов заменяет собой все. Они в восторге от нашей посадки, фотографируются у вездеходов, одобрительно похлопывают их корпуса и колеса. Знакомство было бурным и недолгим. Чуков, пообщавшись с «аборигенами», решил поменять площадку для лагеря, выбрав для этого более безветренное место. Спешно сворачиваемся, загружаем прицепы и перемещаемся на два километра восточнее первоначальной стоянки. Опять разбираем палатки, пилим снег, утепляем, утяжеляем стенки. Всего в хозяйстве 8 палаток: две тридцатидвухместные «анаконды», одна шатровая, три – четырехместные, и две маленькие для туалетов.

Наша «гордость» – так называемый биотуалет. Это зелененькая одноместная палаточка для подледного лова рыбы, где стоит старый железный облезлый стул с отломанным сиденьем, вместо которого скотчем примотан унитазный круг, к которому, в свою очередь, скотчем примотана полипропиленовая пленка – очень комфортные, знаете ли, условия и ощущение живого тепла. Под стулом – ведро, в котором черный пластиковый мусорный мешок. В него и ходим. На спинке стула ручкой я написал

«по-большому». Соблюдают. Рядом со стулом здоровенный пластиковый бидон с ручками, на его крышке написано «по-малому». Соблюдают тоже. Потом, когда будем уезжать, заберем все с собой. В Антарктиде такой порядок. Хоть один континент на нашей планете пока чист, и безо всяких там правительств и президентов, границ и армий.

Разобрав мешки с палатками и рассортировав ледовые крючья, приступили к делу, кляня попутно порывистый ветер и поземку. Особенно намучались с «анакондой». Это такая длинная каркасная «гадюка». Когда ее ставили, бешеные порывы ветра сломали три дюралевых каркаса. Чтобы закрепить ее пол, пришлось завинтить в лед двадцать шесть титановых стопарей. Каждой «службе» отводится свое место: кухня в одном месте, радисты в другом, «автостоянка» – чуть подальше. Чтобы пол в палатке был более-менее теплым, мы привезли с собой знакомую любому туристу «пенку». Но она гигантская, подстать нашей «анаконде». Мы разматываем огромный рулон вдоль палатки, отрезаем сколько надо, сматываем отрезанный кусок и затапливаем его во внутрь. Неожиданный шквальный ветер подхватывает большой, но весьма легкий рулон и несет его прочь от нашего лагеря. Первым среагировал Паша. Он бросается на размотанный «язык» рулона с тем, чтобы придавить его своим весом. Но антарктический ветер легко справляется и с этой задачей – «пенка» лучше всякого буера скользит по голубому льду, унося Пашу в антарктические пространства – в сторону американской базы, которая виднеется в паре километров от нас. Я обгоняю глиссирующего Пашу и хватаю свободный конец «пенки». Ветер рвет ее из рук – непередаваемые ощущения борьбы со стихией. Подбегает Валера Фёдоров, и они вместе побеждают антарктический ветер.

Юрий Заруба и Валерий Сушков – наши радисты, развернули радиостанцию, укрепили антенну и подняли российский флаг. Там, вдали от Родины, становимся настоящими патриотами, не показными, нет. Мы – славяне, и мы здесь. И мы дойдем, чего бы нам это ни стоило. Флаг развевается в небе Антарктиды, а я украдкой смахиваю слезу: я здесь, и Бог свидетель – я счастлив и горд. Радисты заводят бензоагрегат («Ямаха»), подключают аппаратуру, частота 14.195 кГц. В эфире звучит голос Юрия Зарубы: «Эр три сз а Международная Антарктическая экспедиция база «Патриот Хиллс». Прием».

На приеме просто куча зовущих радистов всего мира. Началась непрерывная многочасовая работа в эфире. Именно с этого момента за рабочим местом постоянно находился радист. Члены экспедиции поняли все прелести радиосвязи, то и дело задавали вопросы: «А можно связаться с Москвой, Саратовом, Новосибирском?...» Именно передача радиogramм через средства радиосвязи давала полную четкую картину о ходе экспедиции. Именно такие весточки согревали всех нас – участников экстремального путешествия, а также всех наших родных и близких, которые не в меньшей степени переживали

за наше благополучие. Стараюсь как-то поддерживать непрерывную работу радистов и подбрасываю в их палатку кое-какие деликатесы и концентраты фруктовой воды.

Двадцать пятое декабря, вечер. Я не спал почти двое суток, и как результат – подскочило давление. Владимир Петлах, наш Айболит, напичкал меня лекарствами и приказал отдохнуть. Усталость была нечеловеческая. Антарктическое лето, бесконечный день, плавно перетекающий в день следующий. В это время здесь нет ночи. Если солнце слева – утро, день. Если солнце справа – вечер, ночь. Так и идут дни.

Рядом с нами чилийская законсервированная станция под названием «Город Синий лед», по форме своей напоминающая летающую тарелку. Я, как в детстве, припадаю лицом к стеклу, расплющивая нос и губы. Внутри «тарелки» вижу комнаты, нехитрую мебель, снегоходы. Сама станция выкрашена в цвет государственного флага Чили.

В этот вечер американцы пришли к нам уже со своими угощениями. В небо Антарктиды несутся возгласы: «Хэппи крисмас, хэппи крисма!» Внезапный порыв ветра опять срывает наши пожитки и уносит вдаль. Хохот, улюлюканье, и вот мы уже все вместе ловим их и возвращаем на место. Первое Рождество в моей жизни среди друзей на краю Вселенной. Яркое солнце, разрывы облаков, в вечность несутся позывные радиостанции Юрия Зарубы, а нам хорошо и весело.

Моя палатка превращается в склад продовольствия. Невольно вспоминаю детскую сказку: «Там царь Кощей над золотом чахнет». И я, сродни пушкинскому Кощею, зависаю над своими коробками, пересыпаю, перекалываю, составляю опись. Сколько нам предстоит здесь пробыть, пока не знает точно никто. Пока сгружали их с самолета, гонялись за ними по Антарктиде, кое-что порвалось. Завхоз в таких экспедициях человек если не главный, то значимый, – это уж точно. И от того, что я приготовлю и выдам для «поддержания штанов», зависит душевный климат всей экспедиции. Голодный полярник – злой полярник, и этим все сказано.

Пока «погода за нас», готовим вездеходы к заброске в сторону Южного полюса. Решено в 600 километрах от базы организовать промежуточный лагерь, доставив туда продовольствие, бочки с горючим и различные запасные части для вездеходов. 85 градус южной широты – наша следующая стоянка. От того, как покажет себя техника в таком марш-броске, зависит результат нашего уникального похода к полюсу.

У всех свои задачи в экспедиции. Чуков вообще подбирает людей так, что никто не задает лишних вопросов. Каждый знает то, что знает. И на мой вопрос: «Сколько берем?», слышу немногословное: «Тебе решать!» Вот и решаю. Возьмешь больше – поедет тише. Возьмешь меньше – природа в Антарктиде подбрасывает порой такие сюрпризы, что немудрено день-другой, а то и неделю «в берлоге» сидеть. Тогда как бы собственные сапоги есть не

пришлось. Вот и «тебе решать!» Механики крутятся у машин, идет подготовка деталей, сборка вездеходов. Американцы в шоке: у нас и сварка, и болгарка, и ключи всех форм и размеров. И белорусы, как муравьи, копошатся без лишних слов. Это и есть высший пилотаж в работе.

Я грузю продовольствие в прицепы. Механиками-умельцами из Минска была изготовлена печка, работающая на солярке. Этаким симбиоз из форсунки, воспламенителя, вентилятора, аккумулятора и прикрученных скотчем канистр с соляркой. Мощность нагревания – сумасшедшая, пламя как у ракеты. Как эта установка будет работать на маршруте – не знаю. В составе нашего десанта два Владимира: Чуков и Драбо, водители вездеходов – В. Радкевич, Ю. Судак, А. Борисевич, В. Мазуркевич, А. Ремин, врач Владимир Петлах, радист Валерий Сушков, я, Игорь Смилевец, комендант нашего лагеря Валера Федоров и единственная женщина нашей команды журналист Бернадета Васина, наша Бета. Радисты устанавливают автомобильные УКВ-радиостанции, антенны на все вездеходы. В командирском салоне вездехода под номером «4» устанавливается комплект КВ-радиостанции ICOM-706 с укороченным штырем, со встроенной катушкой.

В день выхода мобильной группы из лагеря Чуков показал нам национальное разрешение – официальную бумагу какого-то там «Роскома», ответственного за всякие экспедиции и прочее. Бумага уникальная – под шапкой с гербом и всякими там названиями написано: «Разрешение № 001». Это самое первое разрешение на переход по Антарктиде на пневмовездеходах. Без этой бумаги мы бы не имели никаких прав на всяческие телодвижения и экспедиция не состоялась бы вообще. Бумага эта датирована 16 декабря. А вылетели мы 17-го. То есть до последнего дня перед отлетом полной уверенности в том, что экспедиция состоится, не было.

Путешественники – великие авантюристы. И чем круче путешественник, тем круче авантюры, которые он затевает.

* * *

Ну, с Богом. Трогаемся 25 декабря, на часах 21.06, наши координаты: 80 градусов 30 минут 30 секунд южной широты и 81 градус 10 минут 04 секунды западной долготы.

Справа горы Элсуэрт. В конце 1935 года американский летчик-спортсмен и миллионер Линкольн Элсуэрт совершил Трансантарктический полет. Курс был проложен через континент по дуге большого круга – к морю Росса. Сначала они летели вдоль восточных берегов Антарктического полуострова, а затем над ледниковым куполом Западной Антарктиды, которого еще не видел человеческий глаз. За 70-й параллелью самолет пересек высокий горный хребет. Острые горные вершины среди белого пространства снега были величественны. Элсуэрт назвал эти горы Этернити (Вечность). На 80 градусе западной долготы Элсуэрт сбросил американский флаг и назвал

пространство Антарктиды, заключенное между 80 и 120 градусами западной долготы, «Землей Джемса Элсуэрт», в честь своего отца. Погода была неустойчивой, сквозь белую пелену летчики слабо различали поверхность, иногда на горизонте выделялись темные пятна, но были это облака или горные вершины, они определить не смогли. Лишь в одном месте они ясно увидели горные вершины, которые Элсуэрт назвал хребтом Сентинел (Часовой). Одну из вершин этого хребта Элсуэрт назвал в честь своей жены горой Мэри Луизы Уилмер. Впоследствии этот хребет оказался частью целой горной системы, которая была названа горами Элсуэрта, уже в честь Линкольна Элсуэрта.

А сейчас наши машины пробираются вдоль этого горного хребта. Погода великолепная. Пересекаем морену ледника с множеством разбросанных камней. Эти камни, скатившиеся с крутых откосов, начинают своё путешествие к океану. Яркое солнце растапливает лед под камнями. Через много лет они будут знамениты ничуть не меньше, чем мухи в кусочках янтаря. В лучах яркого солнца лёд оплавляется и настолько скользкий, что трудно стоять на ногах при сильном ветре.

Сильный подъем. Делаем обвязки на колесах, тем самым предотвращаем сползание машин вниз по леднику, так как приходится карабкаться вверх по крутому склону, и пока нам это удастся. Позже все эти намотанные веревки превратятся в тряпочки. А чему, собственно, я удивляюсь, если гусеничные «Харьковчанки» через несколько дней перехода напрочь стирали свои железные «пальцы» и траки рвались, как бумажки. За 525 километров пути «Харьковчанке» пришлось сменить 490 пальцев и 56 траков, при этом средняя скорость составляла 24 километра в сутки. Кто мог предвидеть такое количество поломок?

Через 44 минуты с начала старта первая поломка – обрыв крепления прицепа. 80 градусов 35 минут 09 секунд – южной широты, 81 градус 06 минут 56 секунд – западной долготы. Механики устранили неполадки в мгновение ока. Снова в путь. Справа между гор виден ледник Нимица.

В головном вездеходе наш рулевой – Владимир Чуков. У него карта Антарктиды, спутниковый телефон «Иридиум», позволяющий связаться с любой точкой земного шара, прибор GPS, точно определяющий наше положение в этом белом безмолвии. Между вездеходами радиосвязь, так что потеряться невозможно.

В кабинах сидим, как кузнечики, – коленки на ушах. Вездеходы почти плывут по отшлифованному снегу. Юрий Судак за рулем, я рядом. В полудреме пытаюсь выдернуть из своей памяти то, что мне известно об Антарктиде, и это удастся.

Антарктида не всегда была белым царством пурги. Триста пятьдесят миллионов лет назад здесь наблюдалась какая-то жизнь, затем температура упала и лед сомкнулся над землей. Восемьдесят миллионов лет спустя лед отступил, оставив за собой заболоченные пространства, извилистые реки и

торфяники, которые позднее превратились в пласты угля. Двести двадцать пять миллионов лет назад в Антарктиде были леса, где паслись рептилии, питающиеся роскошной зеленью. Пласты каменного угля и найденные останки ящера-листозабра – тому подтверждение. Общая площадь южной шапки Земли четырнадцать миллионов квадратных километров. А свободная ото льда – тридцать тысяч квадратных километров. Ледяной панцирь имеет свойство плавно перемещаться. Он как бы сползает от макушки к самым краям. Смена времен года, и снег спрессовывается в плотные слои льда.

Если бы антарктический ледник растаял, то уровень мирового океана поднялся бы более чем на 60 метров, а это означает, что тогда все прибрежные, густо населенные людьми территории оказались бы затоплены. Некоторые ученые предлагают растопить лед Антарктиды, тогда, говорят они, климат Земли улучшится. Но из приведенных сравнений видно, что площадь суши при этом значительно убавится, поступление шестидесятиметрового слоя пресной воды в океан изменит систему установившейся циркуляции вод океана, изменится циркуляция атмосферы и произойдет еще много непредвиденных катастрофических изменений в природе Земли. Так что растапливать лед Антарктиды не стоит. Объём всех пресных вод Земли (озёра, реки, пруды) равен 4 миллионам кубических километров. По сравнению с ними объём ледников больше в 7,5 раза. Отсюда очевидна огромная роль льда в круговороте воды в природе.

Ледники, сползая в море, превращаются в плавучие замки-айсберги. В результате таких метаморфоз очертание материка постоянно меняется. Скорость течения льда различна. В районе Южного полюса скорость составляет 20 метров в год. Современная американская станция «Амундсен – Скотт», если её не перемещать, при такой скорости и расстоянии до моря Уэдделла 1300 километров сползёт в океан через 60 000 лет. На станции «Восток», в районе Южного геомагнитного полюса, скорость более трёх метров в год, на побережье – десятки и сотни метров. С наибольшей скоростью движутся к краевой зоне шельфовые ледники, их средняя скорость движения составляет 500 метров в год, а максимальная – две тысячи метров. Шельфовые ледники – основные источники образования айсбергов. Если смотреть с самолета, Антарктида похожа на фантастического спрута, протягивающего свои ледники-щупальца далеко в океан. Со стороны моря нетрудно заметить прибрежный лед, припай толщиной до десяти метров. Пришло «лето красное», и он тает, ежегодно изменяя границу материка. Таким образом, ледяные берега Антарктиды всё время «дышат». Ледяные берега южного материка постепенно смещаются на север со скоростью от 50 до 500, а то и до 2000 метров за год.

Дальше, вглубь континента на 100 километров, лед увеличивает свою толщину до 1200 метров. Достаточно резкая разница обуславливает крутой подъем к центру ледника. Склоны подвержены сходу ледниковых пластов, поэтому эта местность вся сплошь изрезана. А снежный покров приготовил

всем дилетантам в этих местах смертельные ловушки. В Антарктиде не покрыто льдом всего 0,2 процента общей площади. Дальше – больше. В центральной части ледника толщина льда достигает 4000 метров. Высота плато над уровнем моря до трех с половиной километров.

В начале 1968 года стало известно, что американские исследователи на внутриконтинентальной антарктической станции Бэрд пробурили скважину глубиной 2164 метра. Бур дошёл до обломков скальных пород. По данным сейсмозондирования, толщина ледника в этом месте составляет более 2600 метров. Лёд, образцы которого подняли со дна скважины, образовался 48 тысяч лет тому назад. В толще льда обнаружены два слоя с большим содержанием вулканического пепла, свидетельствующие об интенсивном извержении вулканов в далёком прошлом.

Огромно влияние ледников на климат земли. В зимнее время в полярной области солнечной радиации приходит чрезвычайно мало, так как солнце не показывается из-за горизонта. А летом из-за большой продолжительности полярного дня количество поступающей от солнца лучистой энергии больше, чем даже в районе экватора. Однако температуры остаются низкими, так как до 80 % приходящей энергии снежный и ледяной покровы отражают обратно. Так что даже то незначительное тепло, которым обладает снежный покров, быстро излучается в атмосферу. В результате снег еще больше охлаждается и становится источником охлаждения всей планеты.

При поднятии на каждые 100 метров и удалении от океана на 30 километров температура понижается в среднем на 1,1 градуса. Изменение температуры иногда происходит с устрашающей стремительностью. Известен случай, когда за 12 минут температура упала на 60 градусов. Среднегодовая температура на Южном полюсе – минус 50 градусов, а на плато Советском – минус 57 градусов, что на 29 градусов холоднее, чем во внутренних районах Гренландии, и на 42 градуса ниже, чем в области полюса холода Северного полушария в Якутии.

Теперь о ветрах. Антарктида, бесспорно, самый ветреный материк Земли. В связи с тем, что гравитационное поле Антарктиды имеет отклонения, ветры имеют ту же гравитационную природу. Если лед недостаточно толстый, аномалии силы тяжести положительные, и наоборот, если толщина льда значительная – аномалии отрицательные. Точно так же и ветер. Зарождаясь на макушке Антарктиды, он спускается под действием силы тяжести вниз, к побережью, наращивая скорость и сметая все на своем пути. И уже на берегу – это ураган. Он так и называется – стоковый. Мощность слоя стока воздуха обычно составляет около 200-300 метров. При ураганах на полярных станциях с огромной скоростью летают доски, ящики, бочки.

Ветровой режим Антарктиды чрезвычайно разнообразен и является одним из основных факторов, обуславливающих необычайную суровость климата. В прибрежных районах и на склоне ледникового покрова ветры

часто достигают силы урагана, а в центральных районах Антарктиды обычно не превышают 4-5 метров в секунду. Однако и на побережье в отдельных районах ветры не прекращаются ни на один день, а в других представляют исключительное явление.

Следовательно, сила стоковых ветров зависит от степени радиационного выхолаживания, протяженности и направления склона, а скорость – от крутизны последнего. Средние годовые значения скорости ветра колеблются от двух до 22 метров в секунду.

Стоковые ветры широко распространены почти во всех районах Антарктиды, а направление их, как правило, зависит от направления склона ледникового покрова или же от форм рельефа последнего. На обширных пространствах ледникового склона Восточной Антарктиды стоковые ветры имеют обычно юго-восточную и юго-юго-восточную составляющие, а в Западной Антарктиде – даже востоко-юго-восточное направление. У подножия материкового склона на стоковые ветры накладываются прибрежные циклонические ветры, дующие вдоль побережья.

Наблюдаются они чаще всего при ясной погоде или небольшой облачности и, как отмечают многие исследователи, обладают громадной порывистостью – то стихают до нуля, то резко усиливаются до шторма или даже урагана. Это обстоятельство приводит к резкому изменению всех метеорологических элементов погоды (давления, температуры и влажности).

Весной и летом по мере увеличения высоты солнца над горизонтом происходит «нагревание» склона ледникового покрова и вследствие этого ослабление интенсивности стока. А при отсутствии циклонической ситуации наблюдается хорошо выраженный суточный ход стокового ветра. Это объясняется тем, что днем в результате радиационного нагревания формируются локальные потоки воздуха, направленные вверх по склону, которые препятствуют стоку. Вечером происходит усиление ветра, а максимум его приурочен к ночному времени.

А представьте себе летние месяцы. Солнышко пригревает, насколько это возможно, растапливает лед, ветер выдувает снег, откуда только можно, и уже вечные стражи Антарктиды – заструги самых причудливых форм и очертаний – встречаются нам на пути. Бывают они такие масштабные, что ни обойти, ни переехать.

Суровость погоды определяется не только морозами. Для её оценки можно воспользоваться интенсивностью охлаждения, которая выражается количеством калорий в секунду, теряемых одним квадратным сантиметром незащищённой кожи человека. В условиях Антарктиды интенсивность охлаждения определяется главным образом температурой воздуха и скоростью ветра. Вообще скорость охлаждения зависит также от влажности воздуха и интенсивности солнечной радиации, но в Антарктиде при низких температурах влажность воздуха невелика, и поэтому её колебания не вносят

существенных изменений в величину скорости охлаждения. Что касается солнечной радиации, то она сильно сказывается при отсутствии ветра, а таких дней на Антарктическом материке очень мало.

Южно-полярная станция «Восток» – полюс холода Земли, здесь зарегистрирована самая низкая температура воздуха – минус 88,3 градуса по Цельсию (июль 1983 года). Станция находится в глубине антарктического материка, в полутора тысячи километрах от побережья и других станций, на высоте 3488 метров от уровня моря. Вокруг на тысячи километров ничего, кроме льда и снега. Сюда из «Мирного» санно-тракторный поезд добирается более чем за месяц, самолёт долетает за пять часов. Единственным ориентиром для лётчиков служит тракторная колея. Если самолёт проскочил «Восток», по правилам ему даётся не более двадцати минут на поиски станции. По прошествии этого срока нужно возвращаться.

На «Востоке» иногда бывают метели; ураганные ветры и пурги – редкость. Но каждый, кто хоть раз побывал на станции, знает, сколь тяжела «восточная» жизнь. Здесь нельзя торопиться, быстро ходить и тем более бегать, невозможно глубоко дышать, порой нельзя даже выйти на улицу больше чем на двадцать минут. И ещё многих всяких «нельзя» из-за значительной высоты над уровнем моря, на которой находится станция. Акклиматизация проходит очень тяжело, и практически постоянно наступает истощение физиологических резервов организма. В единоборстве с тяжёлыми природными условиями одного крепкого здоровья мало. Человек должен обладать достаточной силой воли, чтобы успешно перешагнуть рубеж самых страшных минут в процессе акклиматизации, победить страх и помочь собственному организму преодолеть все невзгоды, связанные с необычными и крайне тяжёлыми условиями.

Вода при таком пониженном давлении закипает при температуре 86 градусов по Цельсию. А это значит, что кусок мяса даже в скороварке приходится варить почти полдня. Хлеб выпекать невозможно, приходится привозить его с Большой земли, упакованным для длительного хранения в полиэтилен.

Вновь прибывшие вынуждены как можно меньше двигаться, иногда просто всё время лежать. Атмосферное давление редко поднимается выше 440 мм ртутного столба. Воздух на станции такой сухой и холодный, что в нём нет микробов. Словно огромная тяжесть давит на человека, не давая ему свободно вздохнуть. Те ящики, которые в Мирном легко подымал один человек, на «Востоке» перетаскивают втроем. И с началом антарктической осени (с марта и по декабрь) связь с «Востоком» возможна только по радио. Зимующим на станции в течение восьми месяцев приходится рассчитывать исключительно на свои силы. Что бы ни случилось, помощь прийти не сможет.

К этим условиям добавляется отдалённость – практически полная оторванность в течение длительного срока от дома, оторванность, которую не заменяют радиописьма. Она накладывает определённый отпечаток на психику

человека, его настроение и работоспособность. Антарктида – это очень далеко, и далеко не только по расстоянию, но и во времени. Такое «далеко» не каждому по душе. Это чувство вселяет какой-то страх.

И сравнительно недавно в районе станции «Восток» обнаружено большое озеро – глубоко подо льдом. Анализ разнообразных данных, собранных за четыре десятка лет, позволяет с уверенностью сказать, что озеро Восток расположено под мощной (до 3500 – 4000 м) толщей материкового льда на значительном (более 500 километров) удалении от окраины континента. Координаты водоёма: 76 градусов 30 минут южной широты и 102 градуса восточной долготы. Озеро занимает обширное понижение земной коры длиной около трёхсот километров, и шириной от сорока до восьмидесяти километров. Оно вытянуто в меридиональном направлении и имеет слегка изогнутую, коленчатую, форму. Средняя глубина водоёма, по сейсмическим данным, составляет около одного километра ниже уровня моря и около полутора километров относительно его берегов, то есть толщина воды в озере превышает пятьсот метров.

Подлёдное озеро, скорее всего, оставалось изолированным от внешнего мира в течение миллиона лет, а может быть, и дольше. В этих условиях в озере, очевидно, обитают микрофауна и микрофлора, что представляет исключительно научный интерес.

Чтобы не допустить попадания в озеро токсичных веществ, в 1998 году на заседании SCAR (Scientific Council for Antarctic Research) – Международного научного комитета по антарктическим исследованиям – было принято решение о приостановке бурения до выработки экологически безопасного способа проникновения в подлёдный водоём. На сегодня скважина пройдена до глубины 3623 метра, а это означает, что до поверхности озера осталось около ста пятидесяти метров.

Московские микробиологи, исследуя лед Антарктиды, взятый с глубины более 3600 метров, сделали сенсационное открытие. В кернах льда обнаружены «спящие» бактерии, дрожжи, грибы. Таким образом, доказано, что микроорганизмы способны сохранять свою жизнеспособность при низких температурах в течение десятков и сотен тысяч лет.

Были, в частности, сенсационные публикации о том, что метеориты переносят живые микроорганизмы других планет. Обнаруженные микробы оказались земными, теми самыми, что с почвенной влагой быстро проникали по мельчайшим трещинам в глубину метеоритов.

Однако было ясно: космическая среда не является препятствием для переноса микроорганизмов в состоянии анабиоза. Вот только сколько лет может длиться такой процесс? На этот вопрос ответа не было.

Ледяной щит шестого континента еще недавно считали безжизненным. Еще бы, в центральной части купола зимой морозы достигают 80 градусов

Цельсия, и это при постоянных ветрах!.. Толщина ледникового покрова здесь превышает 3750 метров.

К настоящему времени на станции «Восток» пробурено пять скважин глубиной от 500 до 3623 метров. Взято более 800 микробиологических проб! Они подтвердили: отложения в глубине здешних ледников – уникальный исторический документ, свидетельство древних космических и земных событий. Сохраненные тысячелетиями в толщах льда пузырьки воздуха, вулканический пепел, микроорганизмы, споры и прочее – ценнейший материал для науки. Исследуя лед, возраст которого до 400 тысяч лет, учёные обнаружили в нем жизнеспособные микроорганизмы.

С помощью передвижной микробиологической буровой установки из глубокой скважины извлекают напоминающий хрусталь ледяной столб. С большими предосторожностями, соблюдая строжайшие условия стерильности, из него выплавляют сердцевину. При плавлении керна талая вода попадает в стерильные литровые колбы, которые тщательно запаивают. Сделано все, чтобы исключить их засорение посторонней микрофлорой. А дальше – дальняя дорога. Колбы с драгоценной жидкостью доставляют в Москву, в Институт микробиологии РАН.

Учёные стали пропускать талую воду через бактериальные фильтры, изучая осадки с помощью флуоресцентной и сканирующей электронной микроскопии. Результаты превзошли все ожидания. Ледниковая микрофлора оказалась схожей с той, что существует в наши дни. В пробах льда были обнаружены бактерии, скелеты одноклеточных водорослей, дрожжи, грибы, пыльца вышедших растений. Выявили даже новый для науки – антарктический – вид микроорганизма, доказав, что толща льда может пополнить известный на сегодня генофонд микроорганизмов.

Как выяснилось, немалая часть микробных клеток, извлеченных из ледового плена, пробуждалась от тысячелетнего сна – начинала расти и делиться. Наибольшее разнообразие микрофлоры характерно для верхних, относительно молодых горизонтов. Однако, используя радиоизотопный метод, ученые установили, что жизнеспособные формы есть даже в ледовой толще на глубине свыше 3,5 километра. Живые микроорганизмы обнаружены и в самых древних слоях льда, возраст которых 300 – 400 тысяч лет!..

В настоящее время буровые работы приостановили на отметке 3623 метра. Дело в том, что скважина нависла над незамерзающим подледниковым озером Восток. Его глубина – свыше 600 метров, возраст – около 1 миллиона лет. Длина озера около 250 километров, ширина почти 50 километров. Здесь, как рассчитывают специалисты, могут сохраниться реликтовые формы жизни. Вот почему нужна особая осторожность при контакте с ним: как бы ненароком не загрязнить воды озера. В нижних пробах льда, образованного из озерной воды, также обнаружены микробы – несколько сотен в миллилитре ледниковой воды.

Российские учёные провели троекратную радиолокационную съёмку озера, и оказалось, что зеркало воды, верхняя граница воды и льда у этого озера не горизонтальны. Существует перекося в 300 метров между северо-западным и юго-восточным окончаниями озера, и он является движущей силой для возможной циркуляции вод в этом озере.

Ученые обратили внимание на любопытную закономерность. Сопоставив количество микроорганизмов и мельчайших частиц пыли в разных горизонтах льда с климатическими условиями на планете, они пришли к выводу: свидетельств давнего былого больше всего приходится на периоды глобального похолодания. И это объяснимо. В такое время воздух суше, обнажаются участки шельфа мирового океана, ветры заносят больше частиц биологического происхождения на растущий ледник.

Открытие существенно расширяет наши познания о микробном мире. Тот факт, что микроорганизмы способны находиться при низких температурах в анабиозе сотни тысяч лет, позволяет по-новому взглянуть на проблемы внеземной жизни. Реальной выглядит возможность «экспорта» и «импорта» жизни в межпланетном пространстве.

Действительно, лед способен послужить удобным космическим транспортом для живых клеток. В законсервированном виде, в состоянии сверхдлительного анабиоза они, надежно защищенные от жесткой космической радиации и сухости, могут путешествовать в космическом пространстве десятки и сотни тысяч лет.

Ледниковый щит Антарктиды – идеальный объект, прекрасная модель для исследования возможностей внеземной жизни и переноса жизни в космосе. Именно здесь можно найти разгадку тайн ледяных шапок Марса, спутников Юпитера – Европы, Ганимеда, Каллисто, моря которых покрыты льдом, и тайн состоящих из льда ядер комет.

И сегодня есть основания полагать, что очень скоро мы получим из Антарктиды данные о прошлом климате Земли на протяжении последних 800 тысяч лет, что имеет не только познавательный интерес, но, безусловно, поможет понять проблему глобальных изменений в грядущем столетии. Хотя, честно говоря, большинству людей на планете интереснее знать, какая погода будет завтра.

А вот совсем необычные факты. В 1928 году директор Стамбульского Национального музея Халил Эдхем, разбирая библиотеку византийских императоров, находившуюся в старом султанском дворце, на одной из пыльных полок обнаружил валявшуюся Бог весть с каких времён карту, она была нарисована на пергаменте из кожи газели. Портулан (так называли древние карты на свитках пергамента) был датирован 919 годом по мусульманскому календарю, что соответствовало 1513 году по христианскому летоисчислению. На нём стояла подпись адмирала турецкого флота Пири ибн Хаджи Мамеда, больше известного под именем Пири Райс.

Учёные определили, что карта 1513 года – это копия гораздо более древних документов, оригиналы которых были давным-давно утеряны. Подлинность карты не вызывала сомнений. Когда учёные внимательно исследовали старинную карту, они испытали настоящее потрясение. Ещё за семь лет до того, как Фернан Магеллан отправился в свою первую кругосветную экспедицию, адмирал составил карту мира, на которой были обозначены не только Америка и Магелланов пролив, но и Антарктида, которую русским мореплавателям предстояло открыть лишь 300 лет спустя... Береговая линия и некоторые подробности рельефа представлены на ней с такой точностью, какой можно достигнуть только при аэрофотосъёмке, а то и при съёмке из космоса. На этой карте в Антарктиде показаны реки и горы, но нет ледникового покрова! Горные хребты на окраине соответствовали многочисленным поднятиям, открытым в Антарктиде лишь в последние годы. Большинство из этих гор питало реки, пересекающие долины и стекающие в море. Во время составления оригинала побережье было свободным ото льда.

Многие детали этой карты подтверждены современными исследованиями с той лишь разницей, что на месте рек ныне находятся ледники, медленно сползающие в океан. Используя радиоактивный метод датировки, учёные сумели с достаточной точностью установить, что антарктические реки текли примерно шесть тысяч лет назад. Таким образом, на этой карте показана Антарктида, какой она была за четыре тысячи лет до нашей эры. Соответственно, карты, которыми в качестве источников пользовался Пири Райс, могли быть составлены ещё раньше (около 13 000 г. до нашей эры) – тогда, когда в Антарктиде оледенения не было вовсе.

Охота в Антарктиде строго-настрого запрещена. Хотя какие-то сто или двести лет назад в эти широты заходили охотники за тюленями и китами, высаживались на острова Антарктического архипелага размять ноги, не ведая того, что невольно становятся первооткрывателями загадочных земель. Сейчас здесь заповедник. Одни из самых многочисленных обитателей ледяного континента, являющиеся как бы ее символом, – это пингвины. Их шестнадцать видов, различающихся по размеру и по характеру жизни. Императорский пингвин – очень крупная птица. Его высота – около метра, средний вес самца – тридцать семь килограммов, самки – двадцать четыре килограмма, а максимальный вес достигает более сорока пяти килограммов. На Антарктическом полуострове, в заливе Маргерэт, каждая пара императорских пингвинов несет одно яйцо в зимнее время, которое самец, по образному выражению, «выстаивает» в течение двух месяцев. Дело в том, что императорский пингвин стоит на льду, «держа яйцо в лапах и накрыв сверху кожаной складкой живота в виде перевернутой сумки». Этот прием спасает яйцо от замерзания. Птенцы пингвинов вылупляются через 60 дней, в разгар зимы, когда температура доходит до минус 50 градусов, а ветер достигает ураганной силы, при этом пингвин теряет более 40 % своей массы.

Новорожденные птенцы также проводят некоторое время под сумкой родителя. Лишь передавая яйцо друг другу, птицы кладут его на короткое время на лед. Когда самки уходят к открытой морской воде на откорм, высиживание яиц продолжают самцы.

Пингвины Адели в два раза меньше, достигают средней высоты – семидесяти сантиметров, и веса до пяти килограмм. Они живут не в таких суровых условиях климата, как императорские пингвины, откладывают яйца и выводят птенцов не зимой, а летом.

Итак, поразительное отличие в жизни пингвинов Адели и императорских пингвинов состоит в том, что на зиму первые уходят с берега в море, а вторые приходят с моря на берег. В то время как императорские пингвины у острова Росса выстаивают яйца при 40-50-градусной стуже, их собратья пингвины Адели кормятся в океане, где морская вода теплее. Пингвины Адели строят гнезда, у императорских пингвинов их нет. Первые несут два яйца, которые высиживают, вторые «выстаивают» одно яйцо.

Пингвины – прирожденные подводные пловцы, причем гребут они не лапами, а крыльями. Пингвин как бы «летит» под водой со скоростью более пятидесяти километров в час – быстрее, чем многие птицы по воздуху. Хотя императорские пингвины добывают рыбу и кальмаров у поверхности воды, при необходимости могут нырнуть на несколько сотен метров. При этом под водой могут находиться более десяти минут. Даже не верится, что можно так удачно приспособиться к жизни в Антарктике.

Пингвины больше похожи на сказочных принцев. Я смотрю на них и думаю: может, это какая-то злая колдунья превратила весь народ в полуптиц-полулюдей? Они горды, грациозны, нежны и отважны. Ну чем не люди? Загадка природы. Сколько их еще будет? Тюлени, буревестники, киты, касатки. В хорошую погоду с борта самолета можно увидеть темную спину кита с бьющим вверх фонтаном воды в окружении острых плавников на блестящих спинах касаток. Они так и живут рядом: хищник и жертва, добро и зло, жизнь и смерть, любовь и ...

Что это меня опять понесло? Похоже, мы сломались.

26 декабря, время 00 час.05 мин.

81 градус 01 минута 05 секунд – южной широты. Высота 1106 метров. Так и есть. Виталий Мазуркевич, наш местный «энерджайзер» все пытается вырваться вперед на своей машине, это ему удастся, но ненадолго. Скорость большая, свыше 30 км/час. Для Антарктиды с её неровным рельефом и с доверху загруженным прицепом вездехода – вообще катастрофа.

И как результат такого автородео – вырванное дышло у прицепа. Бочки с соляровкой покатались, как горошины, прицеп летит вверх колесами, а мы, матерясь про себя, открываем посреди ледяной пустыни авторемонтную мастерскую. Справа вдали холмы Пиррит и отдельно стоящий нунатак «Джон»

высотой 1161 метр. Джон Пирит – шотландский гляциолог, впервые в 1959 году работавший в американской экспедиции.

Пользуясь ситуацией, я быстренько организую нечто, отдаленно напоминающее шведский стол: печенье, шоколад, сало, колбаса. Дополнительно «разбрасываю» продукты питания по экипажам.

«Перекур» закончен. Мы опять в пути. Температура минус семнадцать градусов по Цельсию – лето в самом разгаре. Прошли 55 километров. На часах 05 часов ровно. Средняя скорость 25 километров в час. Высота передвижения – 1000 метров. Все антарктические станции с интересом следят за нашим десантом. Валерий Сушков, наш радист, постоянно держит связь, информируя о пройденном пути используя позывной, используя позывной R3CA/ANT/M. Информация о нашем продвижении, прямо с листа, уходит в Москву и другие уголки планеты, откуда запросят радиолюбители.

07 часов 00 минут – 81 градус 57 минут 17 секунд южной широты. Скорость 15 км/час.

09 часов 20 минут – 82 градуса 08 минут 47 секунд южной широты. Скорость 17 км/час.

Оставляем одну бочку с горючим на обратный путь. Наши координаты: 82 градуса 16 минут 22 секунды – южной широты, мы их вносим в GPS. Не потеряется, надеюсь. При этом отрабатываем вопросы поисково-спасательных работ. Если с помощью навигационного прибора в снежной пустыне отыщется бочка, то самолёт, совершивший вынужденную посадку, тем более.

Постепенно поднимаемся все выше и выше. Дорога идет как-то волнами. Только поднимаемся на гребень, вдруг опять спуск. В ложбинах лежит рыхлый снег и надувы, сориентированные на юго-запад, в сторону полюса. Размах волн, тянувшихся поперёк линии нашего движения, колебался от 10 до 20 метров, а длина волны составляла приблизительно четыре километра. Поверхность состояла из твёрдых, как железо, заструг, между которыми находились участки очень мягкого снега. Поначалу мы пытались брать эти препятствия с ходу, но машины вставали на дыбы, и невольно вспоминалось крылатое выражение генерала А. И. Лебеда: «Не спеши, а то успеешь...»

Владимир Семёнович определяет наши координаты, дает информацию в эфир. И как-то сразу определяется картина перехода. Для связи используется необычный позывной R3CA/ANT/M. Связь с базой через каждые три часа. Стараемся постоянно общаться по радиосвязи между машинами. Колонна иногда растягивается. И отстающие должны информировать руководителя, чтобы снять волнение.

13 часов 08 минут.

82 градуса 27 минут 25 секунд – южной широты, 81 градус 17 минут 3 секунды – западной долготы.

Скорость колонны около 30 км/час. Просто спринт какой-то, но поломок пока нет.

Батарейки навигатора GPS быстро садятся. Остаться без него все равно, что стоять посреди пустыни и кричать во всю глотку: «Люди! Ау!» И если в пустыне есть шанс быть услышанным хоть скорпионом, то здесь – снег да снег кругом. Поэтому собираем все элементы питания, обезоружив нашу фото- и видео технику. Незаменимый GPS – наша палочка-выручалочка в этом походе.

Мы карабкаемся по склонам ледников все выше и выше. И машины это чувствуют – двигатель «поёт» совсем другую песенку.

13 часов 52 минуты.

82 градуса 31 минута 21 секунда – южной широты, и 81 градус 21 минута 8 секунд – западной долготы.

Небольшой привал. Прошли двести километров. Спешно расставляем палатки, сооружаем место для кухни, и на ужин – обильный чай. Есть не хочется. Высота и чертовская усталость. Команда: «Отбой» – и все рухнули замертво. Я скрючился на двигателе вездехода и провалился в сон. Даже что-то приснилось. Сон – главное в походной жизни, иначе не будет зарядки для следующего дня. Он как смазка в сложном механизме. Неважно, если он короткий и беспокойный.

19 час. 30 мин. Команда «подъем». Где я? Что я? Вскрываю и на «автопилоте» хватаю продукты и организую приготовление ужина – пюре с маслом и ветчиной, горячий кофе в термосах. Раздаю десерт – печенье, шоколад. Это на тот случай, если кто-то проголодается в пути, а ближайшая остановка будет там, за горизонтом.

21 час 15 мин. Снова в путь. Координаты: 82 градуса 47 минут 15 секунд – южной широты, и 81 градус 23 минуты 08 секунд – западной долготы. Смотрю на карту и сверяю с горами вдали, справа по ходу. Это холмы Мартин и гора Хелмс высотой 1498 метров. Толщина льда в этом месте более километра. Средняя скорость движения машины – 27 км/час. Солнце справа, значит, уже наступил вечер. Скоро полночь, в окнах вездеходов бьет снежная пыль, мелькают равнина и машины, несущиеся вперед. А я вспоминаю другие окна – окна наших домов. Горят гирлянды новогодних елок, в детских садах и школах идут новогодние утренники, мальчики-зайчики и девочки-снежинки, хлопая в ладоши, зовут: «Дедушка Мороз! Иди к нам!»

Этот, такой далекий там и такой близкий здесь, Дедушка Мороз того и гляди выглянет из-за очередного заструга и, взмахнув своим волшебным посохом, выполнит любое наше желание. Но это сказка. Сказка далекая и близкая, нереальная, но такая желанная. И в какую-то долю секунды так захотелось оказаться дома, среди своих, нарядить елку...

Я опять размышлял. Усталость, будь она неладна, дает о себе знать, плюс ко всему своеобразный климат Антарктиды. Сильные морозы и, как следствие – низкая влажность, очень хочется пить, но остановок не предвидится.

Пока погода хорошая, стараемся пройти как можно больше, помня, что через минуту может налететь пурга.

Центральная Антарктида – мировой «полюс» сухости, минимум осадков. Само годовое количество осадков в Центральной Антарктиде такое же, как в Сахаре, и ниже, чем в Арктике. Оно колеблется от 40 – 50 до 80 – 100 мм. Среднее количество годовых осадков, выпадающих на всей территории Антарктиды, невелико. По расчетам Антарктида получает в среднем около 190 мм осадков в год. Незначительное количество осадков обуславливает образование невысокого снежного покрова, как правило, не превышающего 20 – 30 сантиметров.

Выпадающий при низких температурах сухой и мелкий снег легко переносится ветрами. Происходит постоянное перераспределение снега и неравномерное его отложение. В понижениях рельефа накапливаются огромные снежные сугробы, а на повышениях вообще не образуется постоянного снежного покрова.

27 декабря, 03 часа 26 минут.

83 градуса 00 минут 14 секунд южной широты и 81 градус 25 минут 37 секунд западной долготы. Справа видна гора Бауэрс – Корнер высотой 1240 метров.

Сейчас находимся на высоте 1140 метров над уровнем моря. Идем ровно 32 км/час.

Вообще, Антарктида – земля загадок и неожиданностей. Лед – не всегда надежная опора. Бывает толщина льда большая, а он хрупкий, как хрустальная ваза. Вроде бы снег под ногами – ан нет. Там, под снегом, бездна, у которой нет ни конца, ни края. Снял очки – ожог роговицы глаз тебе обеспечен, выскочил из палатки належке – бронхит твой. А уж если вдохнул воздух полной грудью – можно получить воспаление.

Впереди туман, 83 градуса 30 минут южной широты. Мы сократили дистанцию между машинами. Почти ничего не видно, только проблески маяков на крышах вездеходов. Вспомнил, как мои дети, ссорясь дома, бросали фразу «уйди в туман». Здесь, в южных широтах, уйти в туман можно навсегда, навечно. В воздухе разлита муть, видно так мало, что кажется, будто едешь сквозь облако.

Машины идут медленно. Высота 1464 метра над уровнем моря. И вдруг я слышу музыку. Нет, не магнитофон. Музыка идет откуда-то сверху, входит в мозг, и первое, что пришло в голову – крыша поехала. Ущипнул себя за ухо, подергал за нос – все по-прежнему, я слышу эти непонятные звуки. Они похожи на ту мелодию, которую в начале века музыканты эзпманских ресторанов исполняли с помощью скрипичного смычка и огромной пилы. Звук то приближался, то растворялся в пространстве. Чарующие, завораживающие и пугающие одновременно звуки. Я долго не мог признаться друзьям, что слышал их. Юмор полярников своеобразен, это нечто среднее между

шуткой и сарказмом. Скажи я им, что со мной случилось, и реакция была бы незамедлительной: «шиза» косит наши ряды! Поэтому и промолчал.

Не знаю, кто первый завел этот разговор. Оказывается, кое-кто слышал эти звуки и, как и я, решил, что это усталость, кто-то подумал, что показалось.

Опять небольшая поломка на машине Виталия. Участками попадается туман или низкая облачность. Войдя в неё, обнаруживаем, что совсем нет видимости. Это «белая мгла», когда при сплошной облачности на снежном покрове совершенно исчезают тени и становится невозможным различить, где кончается снег и начинается небо. Человек в таких условиях полностью теряет способность оценивать расстояние и масштабы предметов. Спичка, воткнутая в снег на расстоянии всего лишь одного-двух метров, кажется телеграфным столбом, стоящим в километре от наблюдателя. Не видно даже следов от вездеходов, и сам как будто висишь в воздухе.

9 часов 00 минут.

84 градуса 07 минут 55 секунд южной широты и 81 градус 04 минуты 38 секунд западной долготы.

На сей раз полетел редуктор. Поломка серьезная, поэтому ковыряемся все. Заодно решили поменять масло в редукторах всех машин. Я пользуюсь ситуацией и готовлю поесть. Вода на такой высоте закипает при температуре 90 градусов. Суп из пакетов, галеты, шоколад – вот и весь нехитрый обед. Во все машины раздают дополнительное питание: чтобы не было скучно, пусть жуют в дороге.

14 часов 25 минут – трогаемся в путь.

Наши координаты: 84 градуса 37 минут 18 секунд южной широты и 81 градус 28 минут 27 секунд западной долготы. Высота 1385 метров над уровнем моря. Скорость движения 27,7 км/час. Температура минус 23 градуса.

Все время общаемся по рации между собой, все время звучит: «Сергея! У тебя колесо по ободу машет»; «Виталик! Куда тебя опять несет?»; «Валера! У нас Бета заболела, прием». Наша Бета, Бернадэта. Температура поднялась под 39 градусов. Напичкали ее антибиотиками, идем дальше. Болеть здесь, вдали от поликлиник, грелок, компрессов и теплых постелей достаточно тяжело. Она молодец, пока держится. А в эфире идет интенсивный радиообмен с нашими и американскими полярными станциями. Мы в центре внимания. На приеме станция «Восток». В эфире слышим: «Ребята, следим за вами, восхищаемся. Давайте жмите вперед. Все пьем за ваш успех». Другие Антарктические станции, тоже регулярно выходя на связь, интересуются о нашем продвижении по ледникам.

По-разному выглядят антарктические научные станции. Некоторые из них состоят всего лишь из одного-двух домиков, приютившихся среди камней прибрежной полосы. Станции, расположенные на поверхности ледника, как правило, почти полностью занесены снегом, и об их сосуществовании

можно узнать только по трубам и мачтам радиоантенн, возвышающихся над снежной поверхностью. Некоторые станции, как, например, американская станция «Бэрд», специально сооружаются в глубоких снежных траншеях и затем закрываются сверху снегом для защиты от морозов и метелей. Крупные станции – целые полярные посёлки с десятками различного рода сооружений, с мощными электростанциями и радиоцентром, телефонами и другими атрибутами современной цивилизации.

Какой бы ни была антарктическая станция – большой или маленькой, погребённой под снегом или стоящей среди камней антарктического оазиса, над ней обязательно возвышаются мачты радиоантенн, в одном из помещений почти непрерывно гудят моторы электростанции, а вблизи расположена метеорологическая площадка, на которой установлены приборы, регистрирующие изменения погоды.

Идем без остановок. На машине Саши Борисевича сторел тумблер, что-то из проводки, не работает нагревательная спираль на ветровом стекле. Я, сидя на переднем сиденье, иногда дремал и в таком состоянии бухался лбом в стекло машины. Наверное, поэтому ветровое стекло автомобиля называют лобовым. Останавливаемся через каждый час, вручную счищаем лед со стекол вездеходов.

Идем на второй передаче. Срабатывает сигнализация о перегреве двигателя – температура охлаждающей жидкости 97 градусов. Яркое солнце, сильный подъем. Включаем обдув на предел. Температура падает до 70 градусов. Ход пока хороший. В эфир летит вопрос: «Что там насчет обеда?»

И Чуков не заставляет себя долго ждать: «Обед условный! Поломаемся – перекусим. Внимание, всем! Никаких диверсий!» В нашей машине раздается хохот. «Железный» Чуков держит нас всех в «железном» теле.

Все удивляются, что идем мы достаточно быстро и ровно.

17 часов 50 минут. 84 градуса 41 минута 03 секунды южной широты. Скорость 26 км/час.

18 часов 15 минут. 84 градуса 54 минуты 47 секунд южной широты. Скорость 27 км/час.

18 часов 50 минут. 85 градусов 00 минут 30 секунд южной широты. Скорость 36 км/час.

Высота 1385 метров над уровнем моря.

Если брать рельеф Антарктиды по льду, то это самый высокий континент планеты. Его средняя высота равна 2350 метрам. Средняя высота Азии 960 метров, а Европы – 340 метров. Эта высотная аномалия объясняется тем, что большая часть массы материка состоит из льда, который почти вдвое легче каменных пород.

Упорно продвигаемся вперёд. Попытки применить механический транспорт в Антарктиде делались давно. Ещё Эрнест Шеклтон в экспедиции 1908-1909 годов к Южному полюсу (до которого он не дошёл совсем

немного) пытался использовать 15-сильный автомобиль «Аррай-Джонсон». Но, как не трудно догадаться, эта попытка была неудачной. Далее Роберт Скотт в своей последней экспедиции к Южному полюсу в 1910 – 1912 годах попытался использовать механические сани на гусеничном ходу, но тоже без особого успеха, так как на этих санях можно выполнять лишь некоторые вспомогательные работы. Затем были попытки использовать Бэрдом и Моусоном азросани, но они также не увенчались успехом. Только после Второй мировой войны наземный механический бездорожный транспорт достиг такого технического развития, что стало возможным рассчитывать на его успешное применение в условиях низких температур и огромных ледяных пространств Антарктиды.

Справа – пики гор, огромное солнце, и уже достаточно холодно, минус 25 градусов Цельсия. Среднюю часть Западной Антарктиды занимают горы Элсуэрт с самой высокой вершиной – 5140 метров. Эта горная система простирается более чем на 400 километров в направлении 90 градусов западной долготы.

19 часов 15 минут. 85 градусов 07 минут 14 секунд южной широты и 81 градус 55 минут 32 секунды западной долготы.

Решили ставить лагерь. Наш неумный Владимир Семёнович берет три машины с горючим и продовольствием и устремляется вглубь материка еще на 50 километров. Пока хорошая погода, нужно как можно дальше продвинуться к полюсу.

Оставшиеся разбирают лагерь. Западнее от нас горы. Спускается туман, повисая между небом и землей. Сказки Андерсена, да и только. И в этой сказке, подсвеченной ярким вечерним солнцем, скрывающимся за туманной дымкой, мы ставим палатки, пилим лед, готовим еду. Очень тихо. Под ногами скрипит снег. Мужики не выдерживают, забуриваются в спальники, и уже храп летит в солнечное небо Антарктиды. Я выпиливаю ножовкой снежные кирпичи и выкладываю стенку вокруг кухни. Почти полнейший штиль и сильный мороз.

27 декабря.

23 часа 14 минут. Яркое солнце. На западе видны горы Тил и отдельные вершины. Если высота, где мы, 1500 метров, то горы где-то больше двух километров высотой. Смотрю на карту. Точно, гора Уоллкот, высота 2154 метра. Горы, как зубы дракона с острыми краями. Атмосфера прозрачная. Вдали виднеется массив Форд.

Окончательно заложили промежуточный лагерь. Бете совсем худо, но она держится. Четко выполняет все указания Петлаха. Он проводит с ней последние медицинские манипуляции, а я, как страж в ночи, хожу вокруг лагеря, жду возвращения чуковского десанта.

28 декабря 1999 года.

00 часов 00 минут.

В динамике слышны фразы радиопереговоров. И вот на горизонте появляются черные точки. Группа заброски возвратилась на подбазу.

00 часов 20 минут.

Обильный ужин. Наркомовские сто граммов за успешно проведенный этап экспедиции. Только теперь мы поняли, куда забрались. До нашей основной базы более пятисот километров.

01 час 30 минут.

Отбой. Сплю в машине, в мешке. Наконец-то удалось вытянуть ноги. Пятьсот километров до Южного полюса. В моем понятии эти пятьсот километров – рукой подать. Все же мы сделали пробный шаг в сторону полюса и поняли, что нас ждет в скором будущем.

7 часов 50 минут.

Не успел лечь, как слышу: «Подъем!» Готовим завтрак, заправляем термосы: кому кофе, кому чай. Пока готовлю, вспоминаю детский стишок: «Сорока-сорока! Где была?» – «Далеко. Кашку варила, деток кормила. Этому – дала, этому – дала, этому – дала...» Раздаю сухой паек. Ребята внимательно осматривают машины и прицепы. После того, как разгрузились, должны просто «полететь» в сторону базового лагеря.

8 часов 20 минут. Берем курс «домой», на «Патриот-Хиллс». Пока идем по своим следам, их еще видно. Машины пустые. Идем легко.

10 часов 50 минут. 84 градуса 24 минуты 32 секунды южной широты и 81 градус 06 минут 32 секунды западной долготы. Скорость 35 км/час. Температура минус 24 градуса.

11 часов 35 минут. 84 градуса 11 минут 22 секунды южной широты и 81 градус 06 минут 01 секунда западной долготы. Скорость 36 км/час. Скорость отличная, и это как-то настораживает.

Высота 1200 м над уровнем моря. Через десять минут рассыпается подшипник. Полетела шестеренка редуктора у Радкевича. Полтора часа на ремонтные работы.

День солнечный и ветреный. Кругом искрятся снег и лед. Вокруг большие заструги, снежные наносы. Поверхность отполирована до гладкости яичной скорлупы. По словам наших космонавтов, Антарктида сверкает подобно огромному белому фонарю на самом днище зеленого шара. Мороз и солнце. И я в центре этого материка. Сказка, воплощенная в жизнь.

Снова в путь. Идем так, что видим друг друга. Надо отдать должное механикам-водителям. Используя радиосвязь, они устраивают что-то вроде «круглого стола». Обсуждаются все неполадки, любые неточности в работе механизмов. Выслушиваются мнения всех без исключения, никто ни на кого не давит. Больше всех старается наш «энерджайзер» Виталий Мазуркевич. Казалось, нет такого вопроса, на который он не знает ответа. И в работе, и в дороге он впереди планеты всей.

После поломок и починок Сан Саныч вносит предложение отключить валы и катиться на средних колесах, чтобы сохранить редукторы. Катимся под гору, ход достаточно мягкий.

14 часов 25 минут. 83 градуса 58 минут 28 секунд южной широты и 81 градус 06 минут 47 секунд западной долготы. Скорость для Антарктиды рекордная – 42 км/час.

15 часов 22 минуты.

Обнаружили, что антенна на машине Чукова исчезла, осталась где-то вдалеке. Не останавливаясь, идем вперед.

16 часов 30 минут. 83 градуса 24 минуты 15 секунд южной широты и 81 градус 15 минут 34 секунды западной долготы.

В 19 часов чувствую, что Юрий Судак, мой водитель, засыпает за рулем. Это и понятно, нагрузки большие. Спешно меняемся местами, благо, дорога не очень сложная. Каждая машина выбирает свой режим движения, стараемся без надобности не переключать передачу. Не плетемся в хвосте и не рвемся вперед. Ощущения за рулем великолепные. Навстречу несутся заструги, надувы, пролетаем над трещинами. Постоянно следим за состоянием машин друг друга, переговариваемся между собой о состоянии двигателей и расходе топлива. На ходу прошу посмотреть, как состояние колёс на нашей машине.

20 часов 10 минут. Дошли до собственной АЗС, оставленной два дня назад нашим доблестным десантом. Бочки увидели за несколько километров. А курс прокладывал нам прибор GPS. Все вышли размять затёкшие конечности. До «Патриот-Хиллс» осталось 254 километра, а прошли уже двести восемьдесят один километр. Перекусили и снова расселись по своим машинам. Скорость и погода – лучше не пожелаешь. Только вперед!

21 час 30 минут. Машины идут ровно, мы обсуждаем в эфире проделанную работу. Не знаю, сколько времени прошло, но вдруг в эфир раздаётся: «Саня Борисевич пропал!» Машины встали, и мы начали гадать, где оставили Сашку. Кто-то предложил ехать на поиски, кто-то предположил, что Саня отошел «по нужде», наверное, там и «нуждается». Решили с Юрием Судаком на нашей машине возвращаться по следам, как вдруг вопль и хохот – Санька нашелся. Он маленький, худенький, забился в угол вездехода, уснул. Но самое интересное, что на него свалились ящики с галетами, а он так и не проснулся. Так и ехал, закопанный.

Оставшуюся дорогу Борисевич был объектом шуток и приколов. В эфир несутся реплики, анекдоты вперемешку с советами, как сберечь собственные авто для дальнейшего, более серьезного похода. Хотя и устали, у всех настроение приподнятое, ведь осталось до «дома» немного.

21 час 08 минут. 82 градуса 21 минута 59 секунд южной широты и 81 градус 04 минуты 51 секунда западной долготы. Скорость 35 км/час.

Слева появляются знакомые очертания горного хребта Элсуэрт. Он тянется двумя грядами в сторону моря. Поднимается ветер, но он нам в помощь – потому что дует по ходу нашего движения.

23 часа 18 минут. 82 градуса 07 минут 42 секунды южной широты и 81 градус 19 минут 27 секунд западной долготы.

Полетели подшипники на двух машинах. И что самое интересное, чем чаще ломается, тем быстрее устраняем поломки; ребята – асы. У них все под рукой: и ключи, и дрели, и сверла. За державу гордость выше тех гор, у которых мы застряли. Уверен, что американцам такие работы не под силу. Они не то, что мы, славяне. И суп из топора, и шубу для жены из рыбьей чешуи – без проблем.

29 декабря.

03 часа 23 минуты. 81 градус 52 минуты 19 секунд южной широты и 81 градус 06 минут 44 секунды западной долготы.

Высота – 923 метра над уровнем моря. Я за рулем прошел около 110 километров. Подшипники работают на пределе. Видимо, для предстоящего похода на полюс необходимо поменять их на всех прицепах и взять в запас побольше. Идем практически без остановок. Справа видны очертания трех вершин. Значит, левее по леднику проход к нашему лагерю.

08 часов 00 минут. 81 градус 05 минут 22 секунды южной широты.

Уже почти совсем рядом наша база на «Патриот-Хиллс». Машины Чукова и Мазуркевича уходят вперед, а мы с Юрием Судаком прижимаемся к горам. Решили поснимать на видеокамеру панораму. Панорама великолепная. Осыпи высоких гор, некоторые горы из белого камня. Машина Борисевича и Драбо ползёт вверх к самым камням. Они идут буквально под 50 градусов, задрал нос вверх и резко развернувшись, лихо катятся вниз. Мы с Юрием Судаком фотографируемся, собираем коллекцию камней. Перебираясь через ледник, пересекаем огромные заструги. Пустые прицепы подпрыгивают на метр. Уже вдаль виднеется лагерь американцев, значит, рядом где-то наш лагерь. Смотрю на часы. Мы за 28 часов в дороге прошли 550 километров. Просто фантастика какая-то. Даже не верится, что мы это сделали.

Радисты – Юрий Заруба и Валерий Сушков – быстро выдают информацию о завершении тысячекилометрового перехода по Антарктиде. Это сообщение буквально с «листа» подхватили радиолюбители многих стран мира. Нас поздравляют, а мы только сейчас ощущаем нечеловеческую усталость.

Ребята на базе рассказали, что в наше отсутствие случилась пурга. Пустые двухсотлитровые бочки из-под горючего летали по воздуху, словно воздушные шары. Была сломана радиомачта, а то снаряжение, что осталось вне палаток, исчезло в неизвестном направлении.

Добираюсь до своей палатки. Замечаю, что кто-то здесь хорошо похозяйничал. Как будто россомаха погуляла. Хозяина не было. Но ничего,

наведу потихоньку порядок. Все очень устали. Потом я влез в свой спальный мешок и, засыпая, успел подумать, что вот так, наверное, чувствуют себя в раю.

30 декабря. Мы в лагере. Вроде и Новый год не за горами, а работаем все, как лошади. Механики собирают и разбирают вездеходы, заменяют вышедшие из строя детали, ремонтируют прицепы. Виктор Родкевич почувствовал себя плохо. То ли от физических нагрузок, то ли от нервного напряжения у него обострилась язва. Нашу походную еду он есть не может. Вспомнил, что прихватил с собой ещё в Москве молочные овсяные каши. Это и спасло.

Бета, Витя, кто следующий? Не успел подумать, кричат: «Хачирашвили плохо с сердцем!» Наш Айболит тут как тут. И уже решаем вопрос об эвакуации больных на материк.

В беседе с Борисом Мамлиным я попросил его рассказать, что интересного произошло в базовом лагере в наше отсутствие. И вот что услышал:

«Американцы вообще достаточно часто навещали нас: то Стив – начальник американской базы туристического агентства Adventure Network, организующего туры в Антарктиду, то его подопечные – искатели приключений из США, Англии, Канады, Сингапура, Чехословакии и прочих мест. Они приезжают сюда для восхождения на пик Винсон в трехстах км от «Патриот-Хиллз» или для лыжных «покорений» Южного полюса: маленький самолетик «Твинноттер» высаживает их за сотню километров от Южного полюса и они шагают эту сотню на лыжах, волоча за собой специальные пластиковые сани-волокуши с пожитками. Наши вездеходы вызвали в рядах туристов настоящий ажиотаж, им все в диковинку: что на вездеходах (или как они их называют – «багги») стоит стандартный двигатель от автомобиля «Фольксваген-Гольф», что они развивают скорость 100 км/час, что они имеют четыре ведущих колеса, и т. д. Особенно поразился альпинист, оказавшийся по совместительству пилотом самолёта-невидимки В-1 «Стелс», узнав, что здесь стоят редукторы от «Бэкфайра» – так называются наши стратегические бомбардировщики в американской классификации.

Полковник Гольцев испытывал носимый аварийный запас пилота – специальный жилет с множеством карманов для размещения всяческих нужных для выживания вещей. Юрий Алексеевич пришивает к жилету с внутренней стороны специальные большие карманы для плоских химических грелок, которые работают в течение суток, поддерживая собственную температуру около сорока градусов. Для того чтобы запустить грелку, наполненную углем, нужно раздавить специальную капсулу с жидкостью, которая реагирует с угольным порошком и выделяет тепло. Юрий Алексеевич выдает нам с Рассказовым по грелке для обогрева ушей. Я никак не могу раздавить эту противную капсулу: она выскальзывает из-под пальцев. Кто-то советует – положи на одну ладонь и придави другой. Кладу. Давлю. Мерзкая грелка лопаается, и на полметра из нее вылетает жидкость вперемешку с углем, покрывая белую «пенку», пуховики

и руки характерного цвета суспензией. В палатке дружный хохот. Я начинаю устранять последствия катастрофы. К счастью, выстрел пришелся в сторону, а не в лицо мне, но это слабое утешение. Бедному Ванюшке всюду камушки!

Времени у нас было достаточно, ведем разговоры на разные темы, разговаривались и о Боге, начав с обсуждения медитационных методик, используемых для обучения летчиков регулировать свое состояние в условиях выживания.

Выходит на связь передовой отряд – просят сводку погоды на «Патриот Хиллс», наверное, для самолета, который должен выбросить парашютистов. Своей метеостанции у нас нет, идем на американскую базу.

У американцев все с размахом и обстоятельностью – они зарабатывают на этом, туристы должны быть довольны. Метеорологическая, она же радиопалатка, побольше нашей, туда нас проводит Арт – заместитель начальника, седой американец с Аляски, похожий на Хемингуэя. Он и представляет нас Люси – девушке-метеорологу, и Нозлу – радисту базы. «Люси, – говорю я, – не будете ли вы так любезны подготовить для нас сводку погоды?» Люси упирается в монитор компьютера, на котором спутниковая фотография Антарктиды, и переписывает данные с американского метеоспутника NOAA 15, а мы болтаем с Нилом – толстяком шотландцем, ужасно похожим на гнома – брюшко вперед, лысина и волосы по вискам, переходящие в рыжую бородку, круглые добродушные глаза и нос картошкой. Юра рассматривает их оборудование и, восхищаясь по-английски, по-русски комментирует: это – вчерашний день. Это семьдесят третий год, примитив, у нас гораздо лучше, и так далее. Очень смешно! Люси подготовила сводку, мы раскланиваемся и уходим.

Нас обгоняет группа буржуев. Они идут тренироваться для восхождения на Винсон. Там сейчас плохая погода, и они, в ожидании улучшения, похоже, собираются покорить «Патриот Хиллс». Погода портится и у нас: хотя температура и не высока – в смысле не низка – всего 12 градусов мороза, ветер около 20 м/сек. не прекращается ни на минуту и мгновенно выдувает палатку, к тому же солнце скрыто туманом и совершенно не хочет греть наши палатки.

За одним из обедов Юрий Алексеевич Гольцев, исполняющий обязанности начальника базового лагеря в отсутствие Чукова, в присутствии всего личного состава базового лагеря (7 чел.), зачитал приказ, в котором поощрил Тараса за героический ремонт керогаза ценным подарком – поллитрой «Кристалловской» водки, и объявил благодарность всему личному составу за добросовестное исполнение возложенных на него обязанностей. Без керогаза, действительно, было трудно – Рассказов, поджигающий паяльную лампу, напоминал танкиста под Прохоровкой: окутанный дымом и охваченный пламенем Женька сидел в кухонной яме – ее отрыли в снегу специально для того, чтобы ветер не задувал огонь, – и остервенело качал нагнетающий поршень. Лампа регулярно гаснет, приходится раздувать ее снова. Я боюсь паяльную лампу, мне кажется, что она вот-вот должна взорваться, а Рассказов, в своей спецназовской маске похожий на боевика

Ирландской Республиканской Армии, хохочет, как Мефистофель (одна из лучших сцен, снятых в Антарктиде. – Д. С.).

Время летит чрезвычайно быстро: передовой отряд сообщает, что придет только завтра, а самолет с парашютистами прилетит в лучшем случае 30 декабря.

Американцы нервничают: они чувствуют себя хозяевами Антарктиды вообще и Южного полюса в частности. На Южном полюсе на Американской базе «Амундсен-Скотт» реализуется «семилетка» – какой-то чудовищно дорогой, порядка 20 – 30 миллиардов долларов, проект строительства чего-то там такого, не очень понятного, но чрезвычайно крутого. Уже построен какой-то гигантский купол, летают самолеты-вертолеты, живет и пашет уйма народу.

А тут какие-то русские на непонятных «багги», сделанных, по слухам, из стратегических бомбардировщиков и, по слухам же, развивающих чудовищную скорость до 100 км/час, высаживаются в Антарктиду в преддверии 2000 года, когда доблестные американские силы быстрого реагирования, армия, авиация и флот с трепетом ожидают выхода из строя компьютерных систем с наступлением 2000 года, и собираются оказаться на Южном полюсе США как раз к этому времени. И первая группа из четырех «багги» уже ушла в сторону полюса под предлогом организации промежуточного лагеря, но кто их знает, этих русских, может, это разведка, может, коммандос, к тому же ужасный русский военно-транспортный «Ильюшин 76», который может десантировать военную технику и парашютистов в неимоверных количествах, собирается прилететь то ли в район «Патриот-Хиллс», то ли прямо на Южный полюс, – эти русские почему-то не хотят говорить точно и сделать то, для чего и предназначены – выбросить десант. Русские развернули на «Патриот-Хиллс» огромную антенну «YAGI» – якобы, для радиолобительских целей, но другой такой сверхмощной антенны здесь ни у кого нет – можно запросто разговаривать с Москвой. Русский экспедишн-лидер не отвечает на телефонные звонки, и все это вместе вполне может служить началом романа Тома Клэнси типа «Холодная война – 2000» или «Битва за Антарктику», или «Русские из «Патриот-Хиллс»...

Авиадиспетчеры базы «Амундсен-Скотт» Би-Кей и Дайана, которые сначала весьма и весьма прохладно отнеслись к попыткам Юры из чисто спортивного интереса установить связь с Южным полюсом, набрасываются на Юру с рвением репортерш желтеньких газет: когда прилетит «Ильюшин»? Ожидается ли десантирование на Южный полюс? Как долго вы планируете пробыть на Южном полюсе? Собираетесь ли вы посетить базу «Амундсен-Скотт»? Юрины познания в английском уже не в состоянии переварить этот поток воспаленного сознания, и он просит меня присоединиться к «пресс-конференции». Как и положено в таких случаях, вернее сказать, как подсказывает не очень русское, но оттого не менее лукавое и крайне испорченное чувство национальной гордости, вместе с Юрой мы напускаем такого туману, что,

думаю, парни из Пентагона, выдернутые с загородных вилл, где они собирались встретить Новый год, и их коллеги – другие парни из Лэнгли, застигнутые врасплох, проклинают нас, на чем свет стоит.

Юрий Заруба вновь постоянно на связи. В журнале пестрят адреса радиоспортсменов: Аргентина, Эквадор, Сербия, Калифорния, Лос-Анджелес, Бостон, Чикаго и Новосибирск.

Успеваем передать весточки в родные края, и скачок напряжения в японском бензогенераторе YAMANA убивает четвертую из шести радиостанций, взятых с собой в Антарктиду. Юра, не веря в происходящее, бегаёт пальцами по многочисленным кнопочкам, но замечательный трансивер YAESU, стоимостью в две с половиной тысячи долларов, больше не подает признаков жизни – лишь радостно светится индикатор громкости сигнала. Попытки оживить его ни к чему не приводят. Юрий пытается сориентироваться во времени и обнаруживает еще один чудесный факт: все часы, стоявшие на столе рядом с радиостанцией и до этого ходившие, показывают время на пять часов вперед. Аккумуляторы для резервной радиостанции, заряженные и хранящиеся в тепле, – уж кто-кто, а радисты знают, как обращаться с аккумуляторами – показывают полную разрядку. Юра, который объехал всю Арктику, организовал не один десяток экспедиций в различные медвежьи углы России типа острова Ионы в Охотском море, Юра, который лично руководил коротковолновой связью из Белого Дома во время августовского путча 1991 года, затягивает вполголоса какую-то замысловатую матерную песню – отпугивает злых духов. Говорит, что такого в его практике не было никогда. Из старых наушников и аккумулятора для кухонного керогаза Юра пытается соорудить питание для резервной радиостанции и управление усилителем радиосигнала. Отчасти ему это удастся. Но время упущено. Наш грешный голубой шарик повернулся, и радиоволны, питаемые кухонным аккумулятором, уходят в открытый космос и остаются без ответа – на Земле нас больше никто не слышит. Мы ложимся спать в быстро остывающей палатке, которую так чудесно нагревал усилитель мощности – термометр показывал до 30 градусов мороза. Теперь ему нечего усиливать. А мы можем надеяться лишь на Бога, который обещал не оставлять своих детей, и на второго радиста Валеру, у которого на вездеходе есть еще одна стационарная станция...»

* * *

Тем временем жизнь идет своим чередом. Посреди нашего лагеря делаем импровизированный стол: выпиливаем в толще льда две траншеи, а из полученных «кирпичей» возводим ветрозащитные стены вдоль стола и строим кухню-дом. Вспоминается «Ледяной дом» Лажечникова. Только если в том доме играли свадьбу королевского шута ради утех коронованных особ, этот ледяной дом служит мне замечательной кухней. Теперь налетающий неизвестно откуда ветер не уносит «в никуда» наши припасы. Тщательно перебираю продукты, сортирую куда что. Вообще, завхоз в таких экспедициях – человек знатный.

Все хотят со мной дружить, бегают, указывают меню, пытаются вносить свои коррективы, предлагают свою помощь. Но я-то понимаю, в чем дело, и если выдается свободная минутка, как могу, подкармливаю своих ребят. Голодный полярник – злой полярник. Это плохо, это катастрофа. Некоторые шутят: «Кто самый главный человек в экспедиции? Конечно, завхоз! А начальник экспедиции? Он – друг завхоза!»

Постоянно кто-то из радистов на связи. О нас знает весь мир. Передаем приветы и новогодние поздравления своим домочадцам. Как они там сейчас? Наверное, подготовка к Новому году идет полным ходом.

Поднялся сильный, очень сильный ветер. Метров 30 – 40 в секунду. Ветер оборвал крепление флага на антенне, и теперь символ Российского государственного суверенитета болтается, привязанный за один угол, как какая-то тряпка. Чуков и Гольцев обсуждают, как исправить положение, и решают отвязать и отпустить антенну, на которой он укреплен. Из палатки выходит Валера -радист и отговаривает их от этой затеи, так как при таком ветре антенну не поднять.

Мы с Чуковым ставим палатку. Ветер рвет ее из рук. В это время на посадку заходит американский «Геркулес» – С-130, военно-транспортный самолет, который принадлежит американскому турагентству. На «Патриот-Хиллс» привезли горячее и материалы для толпы туристов, которая собирается, подобно нам, встречать Миллениум в Антарктиде.

Палатка установлена. Обкладываю ее снеговыми кирпичами, чтобы не задувало под дно.

Подходят альпинисты из Сингапура, а я прошу их принести соли, так как наша соль разлетелась по Антарктиде. Альпинисты приносят пару пачек соли, за что одариваются ручками и значками с эмблемой родного города Энгельса. Идем ужинать. По дороге, а до палатки три метра, встречаем каких-то крутых американских бабушек, из тех, которые в американских фильмах носят в сумочках миниатюрные автоматы. Они тоже собрались на Южный полюс. Бабушки – родные сестры. Старшая говорит: «У вас, парни, есть водка и икра? Мы бы купили...» Отвечаю, что когда встретимся на Южном полюсе, можно будет выпить бесплатно. Бабушки объехали всю нашу страну еще во времена Советского Союза, были и в Новосибирске, и где только они не были!?

После ужина наша киногруппа отправляется на одном из вездеходов с ответным визитом в американский лагерь. У американцев – они в паре километров от нас – великолепная погода: ветра нет вообще, они разгуливают по лагерю без курток. На наше «чудовище» поглазеть высыпали все до единого. Шупают, удивляются, фотографируют, снимают на видео. Герой дня без галстука – механик-водитель Виталик из Белоруссии. Сердце его не выдерживает такого неподдельного интереса: посадив в «багги» толпу обезумевших от радости иностранцев, Виталик по прозвищу Энерджайзер носится по ледникам,

развивая скорость до 60 км/час. Вездеход легко и – на удивление и восторг американцев, голландцев и китайцев – свободно перелетает через сугробы, снежные заносы и прочие препятствия, производит окончательный фурор в рядах международной буржуазии, и Виталику приходится совершить еще три рейса, демонстрируя способности своей «игрушки». За «багги» внимательно наблюдает Нозл – он работает на «Патриот-Хиллс», но основной его бизнес – организация туров, охотничьих вылазок, рыбалок и прочих тусовок на дикой природе Аляски. Он говорит, что такая машина была бы незаменима в тундре, и уходит за видеокамерой, чтобы поснимать «багги». Наши ребята из Новосибирска болтают с Нозлом – шотландцем. Все-таки Шотландия и Сибирь близнецы-братья. Какое-то особенное ощущение духа братства и расположения. Нозл говорит, что очень рад тому, что мы приехали – очень приятно и радостно иметь соседей. Он рассказывает, что лет двадцать назад работал оператором радиолокационной станции, которая должна была наводить истребителей-перехватчиков на Советские стратегические бомбардировщики, взлетавшие на боевые дежурства.

День заканчивается. Механики всю ночь на морозе и ветру перебирали вездеходы.

* * *

И вот 31 декабря 1999 года. Конец года, конец века, конец тысячелетия. Хотя все говорят, что стык веков – с 2000 на 2001 год, но я знаю, что это не так. Три нуля двухтысячного. Не зря ведь говорят: «Все начини с начала, все начини с нуля». Вот они – нули, уже завтра. А сегодня – последние штрихи, последние приготовления. Ждем Евгения Бакалова и его парашютистов. Они застряли где-то в Чили. Непогода, непогода... Плюс ко всему еще опоздали малазийские ребята-парашютисты. В самый последний момент кто-то пошутил и сообщил, что в их самолете бомба.

А мы тем временем начинаем отсчет Нового года по-новосибирски. Украшен стол, тут же стоит нарядная елочка. Тосты, салюты хлопушки, и фотографии на память.

Попросил у Чукова телефон и позвонил домой в Энгельс, и – о, чудо! – Саша, сын, взял трубку и кричит: «Папа! С Новым годом! Как ты там? Где ты?» Я еле сдержал слезы, услышав совсем рядом его голос. Потом трубку взяла жена Марина. До Нового года по московскому времени четыре часа.

Наши радисты передали, что Ил-76 уже вылетел к нам. Сначала выгрузка продовольствия и топлива, а уж потом парашютно-десантное шоу. Мы отложили наше интернациональное застолье и недалеко от лагеря, прямо на льду, выложили «стрелку» из цветных спальных мешков, которая указывала направление ветра. На «стрелу» ушло восемь спальных мешков. Наши радисты оповестили все радиостанции, кто в этот момент был с нами на связи, о готовящемся прыжке тысячелетия.

Уже глубокая ночь, но солнце светит очень ярко. То, что происходит сейчас, волнует буквально всех. Антарктида действительно величайшая страна – страна мира, дружбы, верности, помощи. Страна без границ и языковых барьеров. Страна, в небо которой с русского самолета прыгают, взявшись за руки, российский священник и французский бизнесмен, американский профи и малазийский любитель пощекотать себе нервы... Передать состояние, которое охватило нас в эту ночь 2000 года, невозможно.

И вот теперь я сам являюсь свидетелем уникальной посадки нашего Ил-76 на ледяное поле Антарктиды. Колеса плавно касаются льда, и самолет бежит по нему, покачивая крыльями. Самолёт пронёсся мимо нас и скрылся в снежных вихрях. Многотонная махина в руках Игоря Закирова и его команды становится послушной и подвластной ему. Высший пилотаж – я знаю, что это такое, я видел, что это такое.

Крики «самолет!» выгоняют всех из палатки. Устремляется туда, где «Ильюшин», по моим представлениям, должен коснуться льда колесами. Предчувствия меня не обманули: самолет приземлился прямо перед нами и скатился к леднику вниз, за ледовый холм, так что это выглядело, как его погружение в пучину антарктическую – из-за холма торчал лишь его китовый хвост. Класс! Снимаем кадры появления самолета из ледовой ямы. Этот прием любят использовать режиссеры американских боевиков, когда на пустынной дороге в солнечном мареве появляется, будто из-под земли, какой-нибудь полицейский «шевроле». А теперь представьте, что вместо несчастной задрипанной машинишки с мигалками из-за ярко-голубого льда и солнечного сияния прямо на вас выплывает громадное, стотонное, грохочуще-свистящее четырехмоторное реактивное «чудовище». Такое и во сне не приснится. По крайней мере, мне еще ни разу не снилось. Распластав крылья, из-под которых взметаемый турбинами летит экологически чистый снег, махина медленно и грациозно приближается к нам.

Разгрузка борта прошла быстро. Продовольствие в одну сторону, горючее – в другую, вездеходы собираются тут же, на глазах у всех. Все находящиеся на площадке приветствовали открывателей новогоднего воздушного представления бурными аплодисментами и возгласили «виктории» на разных языках.

С этим рейсом прибыли механики Игорь Бык и Николай Тукан со своими вездеходами.

Очень жаль, но пришлось отправить в Чили на лечение Виктора Радкевича, у него открылась язва, и Владимира Хачирашвили – подозрение на болезнь сердца и слабость организма к высоте. Подготовка самолета к десанту идет под руководством Дмитрия Глаголева и Евгения Бакалова, классных специалистов в этой области, не раз готовивших десанты на Северный полюс. Задача эта непростая и очень ответственная. Поверхность льда отражает солнечный свет, а антарктический воздух настолько прозрачен, что планирующий парашютист теряет чувство высоты. Кроме

того, обычная температура на высоте около пяти километров не выше 50 градусов мороза. Ведь все помнят трагедию, которая произошла в Антарктиде два года назад. Тогда из шести парашютистов американской экспедиции только трое остались живы. Поэтому все предельно внимательно подошли к подготовке парашютистов. Внимание уделялось не только мерам безопасности (все парашюты были оборудованы специальными страховочными приборами, а спецодежда спортсменов имела хорошие теплоизоляционные свойства), но и преодолению психологического барьера перед прыжком.

В прыжке под руководством Евгения Бакалова участвовали спортсмены из различных стран мира, в том числе вице-президент, а ныне уже избранный законный президент парашютной комиссии ФАИ Биджей Ворте (США). Боб Крист (США) – президент компании «Fogum Expedition». Среди наших парашютистов – неоднократный участник прыжков на Северный полюс Евгений Бакалов, а также Дмитрий Глаголев, Сергей Калабухов, Александр Новицкий, Сергей Сафронов, Юрий Лаугеров, представитель Кыргызстана Виктор Трапезников.

Спортсмены, помогавшие разгружать груз, быстро надели парашюты и заняли места в салоне. Наш Ил разворачивается, поднимается в небо Антарктиды. Тридцать два парашютиста из разных стран мира заявлены в прыжковой программе 2000 года. Среди них один из старейших парашютистов планеты – 73-летний американец Вальтер Росс.

Первым покинул борт с высоты 2500 метров священник отец Виктор Сметанников. Второй заход – 29 человек совершили свои прыжки с высоты 5000 метров. Американцы – Боб и Карен Крис и Биджей Ворте – в свободном падении, взявшись за руки, образуют «колечко». Французы Жан Клод Лафайет и Марио Жервази образуют фигуру из двух куполов, своеобразную этажерку. В воздухе одновременно работают камеры десяти воздушных видеооператоров. Все хотят заснять историческое событие на грани тысячелетий.

Восхитительное зрелище. В ночном небе Антарктиды, залитом солнечным светом и голубым воздухом, на разных скоростях и в разных направлениях мелькают разноцветные купола, а их владельцы выражают свои эмоции на языках многих стран мира. И ничего не надо переводить – все и так ясно: мы вместе, мы счастливы, мы сделали это, мы смогли.

Все парашютисты ориентируются по нашей «стрелке» из спальных мешков и совершают посадку рядом с ожидавшими их вездеходами. Все мы восхищаемся мастерством суперпрофессионалов. У всех приподнятое настроение. Никто из парашютистов не получил ни травмы, ни царапины. Снимаемся на память, этот исторический момент останется надолго в памяти всех участников. Дима Глаголев восторженно выкрикивает: «Летчик жив, полет удался!» Все хохочут.

Вездеходы собирают небожителей и их парашюты и в считанные минуты доставляют всех к праздничному столу. Громче всех ликуют американцы. Им посчастливилось оказаться в небе именно в американскую полночь.

Елка светится диковинными игрушками. Наша зеленая красавица из леса, украшенная упаковками от фотопленок, и шампанское разных стран мира. Звучат тосты и возгласы, не требующие пояснений и переводов, льются песни, сыплются шутки и нет конца этой удивительной ночи. У руководителя экспедиции Чукова звонит телефон, по которому поздравляют всю нашу экспедицию от Президента России, от Президента Белоруссии А. Лукашенко. Тысячи километров отделяют нас от родины.

И вот Чуков зовет меня к телефону: «Демьяныч! Тебя губернатор к телефону!» Беру трубку и слышу: «Сердечно поздравляю всех участников международной экспедиции с Новым годом! Многие из нас мечтают заглянуть в неизведанное, узнать, что там, за горизонтом, почувствовать себя частицей Вселенной. Вы относитесь к немногим отважным и смелым людям, которым удалось осуществить свою мечту. Уникально то, что в первое мгновение третьего тысячелетия вы находитесь на Южном полюсе, который не имеет государственной принадлежности и символизирует единство всех народов. Участники экспедиции из 18 стран мира еще раз доказали, что нет границ для доброго, светлого, умного, что мы живем на планете Земля, которая является нашим общим домом и ждет от нас заботы и понимания. От всей души желаю всем доброго здоровья, скорейшего возвращения домой и исполнения всех желаний» Слова поздравления я передал участникам экспедиции.

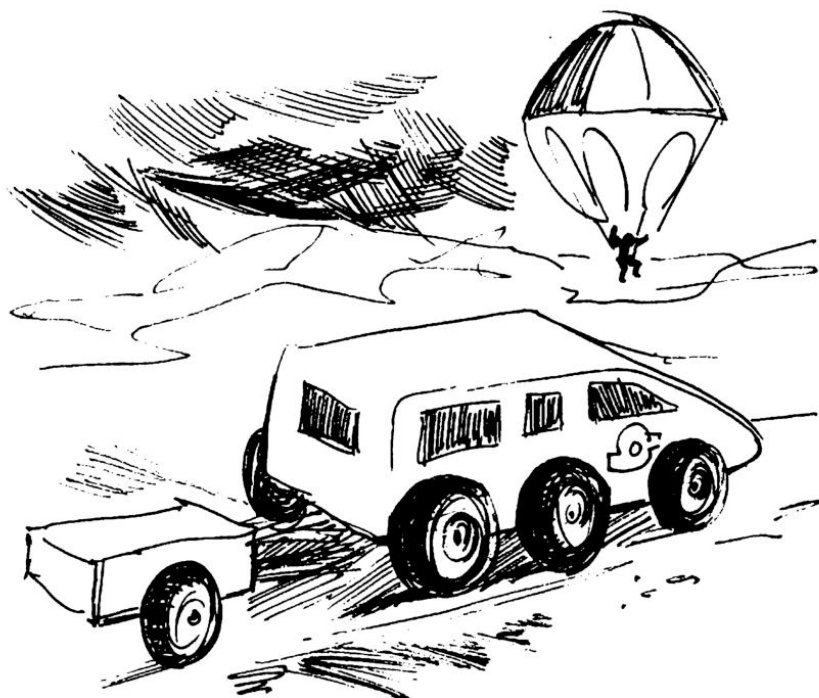
Уже давно наступило утро первого января, все так же светит солнце, уже слева, а мы еще вместе за столом. Все говорим, говорим. Нам хорошо и удивительно спокойно. Потом народ широко и массово фотографировался, водил хоровод вокруг елки. Все закончилось фейерверком, почти невидимым в голубом небе, и запуском ракет, одна из которых угодила в американскую базу. Но на этот «международный» инцидент никто не обратил внимания. И наконец, когда усталость берет верх над безудержным весельем, мы разбредаемся в палатки и удивляемся их поразительной вместимости. Хватило места для всех нас, волею судьбы и случая очутившихся на этой замечательной мирной земле, имя которой Антарктида.



Часть третья



ДО ПОЛЮСА И ОБРАТНО



Первого января 2000 года я стою на земле Антарктиды, смотрю в это белое безмолвие и думаю: «Что там впереди? Что ждет каждого из нас? Каким этот год будет для Чукова, белорусских ребят, воздухоплователя Трифонова, для меня? Сколько у нас впереди дорог, пройденных и непройденных, сколько нам еще предстоит проехать, пролететь, прошагать?.. Многие считают нас ненормальными. Мы, здоровые мужики, вкладываем деньги неизвестно куда, бросаем дом, семью, уходим, не оглядываясь, не зная, вернемся ли когда-либо. А ведь было и такое, что не возвращались». Я вспоминаю о том, как мы шли по льдам Северного Ледовитого океана. Под ногами – лед с водой вперемешку и четыре километра вглубь. За плечами сорок килограммов груза, в санях за спиной еще пятьдесят, а мы идем, идем, идем. Уже не хочется ни есть, ни пить, ни говорить. Чувство времени и пространства сплелись в один клубок.

В тот момент, как игла, пронзающая мозг, не дает покоя одна мысль: «Господи! Почему это происходит со мной? Что я делаю здесь, в снегах Арктики?» Но проходит время, забывается день, плавно перетекающий в ночь, притупляется боль о потерях дорогих людей, и я снова и снова собираю рюкзак, выдерживаю укоризненный взгляд жены и ухожу в никуда. Зачем? Да я и сам не знаю. Просто иначе я уже не могу. По характеру я всегда готов к дальним странствиям. Прав был Сент-Экзюпери, когда писал, что «некоторым людям недостаточно подрезать по вечерам розы». Подрезать розы – это тоже занятие, но многих, не только в молодом, но и пожилом возрасте, тянет из дома в далекие края. Хотя и знаешь, что впереди тебя ждут не розы, а опасности, сомнения, тревоги, тоска по дому, нервное напряжение, но хочется еще и еще раз пожить такой беспокойной жизнью, испытать судьбу.

В сторону лирику – мужики проснулись, 1 января 2000 года. Антарктида, Патриот Хиллс. С Новым годом, господа! Кушать подано! Завтра мы уходим к Южному полюсу, а сегодня я укладываю коробки с продовольствием, еще раз рассчитываю, чего и сколько возьмем. Не ошибиться бы в расчетах, а то ждет меня судьба господина Кука, только на сей раз в роли туземцев будут выступать тридцать голодных полярников и парашютистов.

В этот день австриец с русскими «координатами» Иван Трифонов поднимает в небо воздушный шар. Зрелище потрясающее. Среди снега, льда, горных вершин, сияющих ослепительной белизной, распускается фантастический цветок. Сначала он похож на диковинного спрута, распластавшегося по земле. «Спрут» шевелится, перекачивается слева направо, вздыхает, пытается подняться. Он еще очень слаб, потому и падает. Но проходит время, и «спрут» принимает округлые формы и становится очень похожим на каплю. Цветная «капля» меняет очертания, наливается силой, и вот – на глазах у всех, среди полярных льдов – фейерверк цвета. Шар пляшет, готовый улететь в небо, а Иван что-то включает, где-то привязывает, бегаёт, суетится. Он кажется маленьким муравьишкой рядом со своим детищем. Невольно вспоминаю слова известной песни: «Жизнь для него – это нить,

что в руках у меня...» В 1995 году английский воздухоплаватель хотел испытать счастье подняться на шаре в небо Антарктиды, но попытка оказалась неудачной.

В 1996 году над Южным полюсом пытался поднять воздушный шар пилот Билл Аррас. Но в тот момент, когда шар наполнялся горячим воздухом, налетел стоковый ветер, вырвал оболочку шара из рук воздухоплателей и он чуть не сгорел. Тогда многие получили серьезные травмы.

Поднимая свой шар над Северным полюсом, Иван Трифонов в апреле девяносто девятого года сказал: «Я мечтаю поднять воздушный шар над Южным полюсом». И вот сейчас я являюсь свидетелем того, как его мечта воплощается в жизнь.

Ах, как должно быть безмерно счастлив Иван! Небеса Непала обнимали его воздушные шары, когда он взмывал над Эверестом. Ему покорялась высота над Стеной плача в Иерусалиме. Жаркое солнце Сахары нещадно жгло его смуглое тело в песках этой безжизненной пустыни, а легкий морской бриз носил его шар над бескрайними просторами Средиземного моря. Он взмывал над водопадами Бразилии. Было время, когда он тревожил сон фараонов, взлетая ввысь над Египетскими пирамидами. Наверное, в такие минуты мудрый Сфинкс, охраняющий их покой, выпускал флюиды гнева – никто не может сравниться с Богом, никто не может быть выше Бога, выше его последнего ковчега. Иван не тревожил сон великих. Он только чуть прикоснулся к вечности, и вечность благословила его. Поэтому каждый его полет – благодарность Всевышнему за то, что он, Иван Трифонов, человек, обладает этим уникальным даром – парить над Землей, плыть в Вечности.

Но надо готовиться. Завтра в путь.

2 января. Сегодня мы – 31 человек из 18 стран мира, готовы отправиться по пути знаменитых путешественников прошлого века. Наш поход – дань светлой их памяти. Около моей палатки два прицепа, гора мешков и список всего самого необходимого. Юрий Гольцев остается комендантом базового лагеря, а также за меня кормильцем и поильцем, и я рассказываю ему, что где хранится, дабы ребята были сыты в меру их кулинарных способностей. Кстати, у Юрия Гольцева было много работы по своей научной программе. Все мы постоянно заполняли анкеты, мерили температуру тела, подключались к специальным приборам.

Я опускаю тот момент, когда определили группу, стартующую к Южному полюсу. Большинство хотело участвовать в походе. Но машины не резиновые, и ещё не известно, как они себя поведут на ледяном куполе. Мы, не раз ходившие в подобного рода походы, знаем, что, как правило, на полюс или на вершину идет только часть группы. Всем идти не то что нереально, просто физически невозможно. За нами очень долго ходит представитель Индии. Кроме «о кей» и «позялуста», от него трудно чего-либо добиться, но он очень хочет идти на полюс. Вообще, невозможно себе представить темнокожего

путешественника в снегах Антарктиды. В нашем понятии индеец – это тигры, йоги, змеи, канатоходцы, в общем, все, что угодно, только не снега, льды, мороз до минус 37 градусов Цельсия. Еле отговорил его Чуков. Даже съемку видеокамерой поручили одному человеку, нашему доктору Володе Петлаху.

* * *

Тем же днем. Мы стартуем. Нас провожают, снимают на камеру. Перед стартом раздал всем женщинам и тем, кто остался в лагере, шоколад. Недовольство сглаживается этой сладкой пилюлей. Ребята нас благодарят, желают доброй и легкой дороги. Выражение «скатертью дорога» не для нас. Наша скатерть – сплошные трещины и заструги. «Взлеты и падения нашей жизни», – горько пошутил кто-то. Машины выстраиваются в колонну, мы направляемся к взлетной полосе. Там стоят прицепы, груженные горючим, провиантом и запчастями.

На часах 17 часов 35 минут, наши координаты: 80 градусов 21 минута 42 секунды южной широты.

Яркое солнце, почти безветрие, кое-где встречаются заструги. Белое полотно дороги наводит на размышление. Мерно работает мотор, мягко шуршат шины по снежному насту, магнитофон поет нам голосом Макаревича, и я погружаюсь в воспоминания.

В 1990 году я отправился в свой очередной отпуск на север. Все нормальные люди едут на юг, подставляют свои утомленные работой тела утомленному солнцу, я же каждый год еду на север. Туда, где бездна воздуха и бездна пространства, туда, где за каждым торосом сплошная неизвестность. Добраться в полном одиночестве было несложно. На острова Земли Франца Иосифа отправлялась международная экспедиция французов и канадцев. Там, на острове Хейса располагалась обсерватория и ракетодом. Именно с этого острова стартовали ракеты в стратосферу, на высоту более 170 километров. Научная аппаратура, забрасываемая на такую высоту, передавала информацию об изменении солнечной активности и о состоянии озонового слоя. С собой они меня взяли по двум причинам: первая – я один и желаю пройти сложный маршрут, второе – моя красивая форма оранжевого цвета и капюшон, отороченный песцовым мехом, наверное, не оставили их равнодушными.

Вертолётом, через Новую Землю мы добрались до острова Хейса. Они налево, я направо. Что такое одиночное плавание – знают многие. Одиночное путешествие тоже в чем-то сродни безумию. За плечами рюкзак и ружье, лыжи и полная свобода действия. Ни тебе радиосвязи, никакой страховки в плане присутствия за спиной друзей-товарищей. Одиночество – вещь замечательная, если умеешь им пользоваться.

В одну из очередных стоянок я оставил на льду у подножия утеса все снаряжение и забрался по откосу. Ничем необъяснимая свобода поглощает

меня полностью. Я распахиваю руки, обнимаю воздух. Стою на краешке земли. «Есть на Волге утес...»

За своим лирическим настроением как-то сразу не заметил, что ледяной припай лопнул и трещина молниеносной змеей устремилась навстречу тому кусочку земли, на который ступила нога человека, моя нога. Трещина опоясала остров и быстро отрезала меня от того, что составляло мой «и стол, и дом». Ужас сковал мои члены, я как-то вдруг вспомнил детскую игру «Царь горы» и ринулся вниз... Ветер свистел в ушах, я вставал и падал, в голове была одна единственная мысль: «Господи! Не забирай у меня все.» Между моим рюкзаком, санями и той частью суши, где я находился, около метра ледяной полыньи. С каждой минутой она увеличивается, и с каждой минутой тает надежда на то, что я в состоянии что-то вернуть. Мой скерб уплывает в никуда, а я становлюсь младшим братом Робинзона. Только ему было проще. Он был на юге, я – на севере. Я нашел что-то вроде пещеры, как мог, углубил ее и стал размышлять: «Никакой паники! Умереть всегда успею. Что можно сделать? Ничего. Просто сидеть и ждать. Ждать, когда придет лед, когда мороз наведет мосты... Ждать пришлось довольно долго. А если учесть тот факт, что в ожидании каждая минута длится годами...

Ах, как это было давно. Сейчас, когда я еду в вездеходе, рядом со мной друзья, я благодарен судьбе за тот, 1992 год, который переплел мои маршруты с маршрутами Чукова. Немного истории. Вот, вспоминал события 1992 года и мое участие в парашютно-лыжной экспедиции на Северный полюс. Тогда эту экспедицию организовали экспедиционный центр «Арктика» и парашютно-спасательный центр. Целью экспедиции ставилось: отработка техники десантирования в условиях Арктики, а также совершенствование системы жизнеобеспечения полярников, оказавшихся в разного рода непредвиденных – нештатных – ситуациях.

20 апреля 1992 года участники экспедиции прибыли в посёлок Хатанга (полуостров Таймыр). Парашютной группой руководил Сергей Инсаров. Уже в Хатанге нас инструктировали, как прыгать, то есть осваивали на «пальцах» азы парашютного мастерства. 22 апреля была первая попытка достичь на самолете Северный полюс, но непогода заставила повернуть обратно. Только в полдень 23 апреля самолет Ан-26 достиг точки сброса. В прыжках принимали участие 20 человек. Прыгали с высоты 800 метров. Сильный ветер разбросал всех в радиусе трех километров. Потребовалось несколько часов, чтобы собраться всем в поставленной палатке и подтащить грузы. Именно тогда над бескрайними просторами Арктики был впервые поднят Российский флаг. Группу парашютистов забрали два самолета Ан-2 через восемь часов, с научной дрейфующей станции. На льду осталась наша группа: В. Чуков, И. Смилевец, О. Кожарский, Л. Сафонов, В. Лошиц, С. Поздняков. За две недели было пройдено 250 километров по дрейфующим льдам Арктики, испытано новое снаряжение. Лыжный переход завершили на дрейфующей

научной станции на 86 градуса северной широты. И вот тогда Владимир Чуков пригласил меня участвовать в дальнейших походах в Арктике. И уже в 1993 году я вновь побывал на Северном полюсе. Как это было, вроде бы, недавно.

Но что-то опять остановка.

Сильный подъем, машины задирают носы к небу. Скорость около 34 – 36 км/час. Полетел подшипник, и треснул прицеп. Первая поломка. Первый отбой 3 января 2000 года. На часах 3 часа 30 минут. Разбили палатку для иностранцев, сами «расквартировались» по машинам. В отличие от нас, иностранцы – ребята, привыкшие к комфорту. Я готовлю ужин, кормлю всех и засыпаю под музыку Вивальди и позывные наших радистов.

Поднявшись раньше всех, пытаюсь соорудить завтрак – тщетно. Нам бы сейчас газовую плиту «Брест», которую в передаче «СМАК» рекламирует Андрей Макаревич. Наш-то агрегат никак не разжигается. Солярка застыла в трубопроводе – мороз приличный. Разжигаем факела, отогреваем трубопровод, только потом готовлю, «сервирую» стол. Агрегаты для подогрева воды, работающие на дизельном топливе, постоянно ломаются и требуют ремонта. Вместе с Игорем Быком мы их разобрали наполовину, чтобы легче был доступ к различным деталям. В дорогу я взял две емкости на десять и двадцать литров. На такой высоте вода закипает быстро. Место для «кухни» предварительно защищаем снежными кирпичами и разборной алюминиевой стенкой. Иностранцев очень интересует процесс приготовления пищи, и меня постоянно снимают на видеокамеру. Надеюсь впоследствии получить «Оскара» или хотя бы простое спасибо за свои труды.

В 10.00 снова в путь. Наши координаты: 81 градус 43 минуты 52 секунды южной широты и 81 градус 05 минут 07 секунд западной долготы, высота 892 метра. Температура минус тридцать градусов.

Чуть ли не каждые три часа требуют замены подшипники на отдельных прицепах. Наши иностранные друзья с удивлением взирают, как мы достаем сварочные аппараты, меняем запасные части. Сварочный аппарат представляет собой четыре аккумулятора, соединенные последовательно. При этом шов получается прочный. После сварки «аппарат» растаскивают по машинам, ведь без аккумулятора не поедешь. «Эти русские какие-то ненормальные. Что-то где-то привязали и опять едут», – говорили они позже корреспондентам. А пока, пока мы на пути к Южному полюсу, уже три часа по московскому времени, наши координаты: 82 градуса 00 минуты 18 секунд южной широты и 81 градус 16 минут 18 секунд западной долготы, высота 1000 метров над уровнем моря, и мы оставляем в этой точке первую бочку горячего.

Машины ползут вверх, скорость падает до 15 км/час, и – о, чудо! – слева по ходу движения машины я замечаю алюминиевые трубки, торчащие из-под снега. Связываюсь с Чуковым. Оказывается, это его снаряжение трехлетней давности! Из трубок, которые любезно предоставил нам Саратовский авиационный завод, было изготовлено снаряжение для

транспортировки саней. И группа Чукова в 1996 году, пройдя трудный участок, оставила в этом месте уже ненужное снаряжение.

На обратном пути обязательно подойдем и «поздороваемся» с этим снаряжением.

82 градуса 31 минута 38 секунд – где-то здесь мы оставили пустые канистры. Голова крутится, как у совы. Кто первый увидит? Ура! Есть!

Наливаем в канистры топливо, запоминаем координаты и вносим их в память прибора навигации.

Если кто-то подумает, что все эти арктические и антарктические походы в чем-то сродни увеселительным прогулкам, то глубоко ошибётся. В первую очередь это титанический труд, когда напрочь потеряно чувство времени, когда нечеловеческая усталость берет верх над разумом и ты готов сорваться в любую минуту. И если в обычной жизни можно отвернуться, уйти куда-то, просто уткнуться в телевизор или книгу, то здесь это просто нереально. Мы вдаль от мира людей, от благ цивилизации. Мы – это единый организм, одно целое. И если плохо одному, это чувствуют все. Поэтому каждый пытается держать себя в руках, куда-то прячет свои эмоции. Я же когда ни «при делах», погружаюсь в воспоминания. Это и спасает. Вообще, я так думаю, внутри каждого из нас идет не слышимый никем диалог: сам себя спросил, сам себе ответил. Очень тяжело. Маршрут безумно сложный. Если перечислять, сколько было сделано остановок, сколько произведено замен всевозможных запасных частей, можно издавать пособие для автолюбителя-экстремала, а пока... Пока мы в пути и в очередной раз достаём «болгарку», сварку, меняем редуктор, валы, шестеренки.

Я руковожу приготовлением обеда, и двадцать литров супа мгновенно исчезают в утробах моих друзей, да, аппетит хороший. Пока я занимался неотложными делами, остаток супа, который остался для меня, кто-то проглотил. Остаюсь голодный. «Сапожник – без сапог».

Яркое солнце, на небе перистые облака в направлении с юга на север. Где-то я уже это видел, не на картинах ли Куинджи? Местность неровная, появились трещины. Постоянно находимся на радиосвязи между машинами. Иногда «колонна» растягивается на такое большое расстояние, что машины еле видны на горизонте. Причины разные. Бывает, что мелкий ремонт можно сделать быстро экипажами двух машин. Если что-то серьезное, то поступает команда всем останавливаться. На маршруте стараемся объезжать даже мелкие препятствия, если это возможно. Нужно бережно относиться к различным агрегатам пневмоздеходов.

Я и не заметил, как наступило 4 января.

Наши координаты: 82 градуса 56 минут 37 секунд южной широты и 81 градус 14 минут 05 секунд западной долготы. Высота 1154 метра.

Прошли около ста километров.

Очередная поломка – потек радиатор на нашей машине № 6. Вспоминаю афоризм полярников: «Все, что может сломаться, – сломается, все, что не может сломаться, – сломается тоже». Чиним, паяем. Причина в том, что на этой машине в «заброске» добавляли в радиатор чай из термоса. А когда закончилась заброска, машину кинули в лагере, не слив жидкость из радиатора. А машину-то эту взяли в этот маршрут как передвижной ЗИП. Рассчитывали при её окончательной поломке разобрать на запчасти для других машин. Но в хороших руках Игоря Быка она работает лучше всех. Игорь Бык немногословный белорусский механик. Мы реанимируем машину, ремонтируем на морозе радиатор, заливаем антифризом – и мы снова в пути. Наша машина под потолок забита продуктами, а в прицепе кухня и емкости для отходов.

Вообще, наши вездеходы достойны восхищения. Они переваливаются с грузом через заструги, плавно наезжают на многометровые трещины во льду. В такие трещины в свое время проваливались «Харьковчанки» и гибли люди. У вездехода шесть колес, были случаи, когда в эфире раздавалось: «Юра! У тебя колесо «улетело», а ты и не заметил!» Сохранилась пленка, на которой запечатлен этот курьезный момент: по белоснежному полю Антарктиды катится колесо, а в метрах ста за ним, как разноцветный пингвин, размахивая руками и матерясь про себя (а может, и вслух – никто же не слышит), бежит кто-то из нас, и этот кто-то был я. На машине № 6 вместо шести колес осталось всего четыре, и машина шла, как танк, волоча за собой еще прицеп, груженный доверху.

Через каждые пятьдесят километров берем пробы снега с глубины 2-3 метров. Пробы представляли собой вырезанные пробоотборником цилиндры снега и фирна, соответствующие трём-четырёх годовым слоям в районе Патриот Хиллс и восьми – двенадцати годам на Южном полюсе. Это часть гляциологической программы нашей экспедиции. Экспедиции в такие труднодоступные места всегда представляли огромный интерес. В частности, для исследователей природы – географов. Исследования в Антарктическом районе имеют важное значение для изучения климата Земли. Известно, что основным климатообразующим фактором является электромагнитное излучение солнца. Далее это тепло перераспределяется по земле при помощи механизмов атмосферной циркуляции. Действие этих механизмов во многом определяется контрастом температур между полярными областями и экваториальной частью Земли. Известно, что существует корреляционная зависимость соотношения изотопов кислорода в снежно-фирновом покрове со среднегодовой температурой воздуха в районе. Поэтому для исследования климата Антарктиды нами была отобрана серия образцов по профилю от массива Патриот Хиллс до Южного полюса на изотопно-кислородный анализ. До этого анализу подвергались ледовые керны, полученные при бурении льда

на антарктических станциях. Это позволяло сделать вывод об изменении температурного режима во времени для данной точки пространства. Профилирование же позволяет делать выводы о пространственных изменениях температурного режима на полярном плато Антарктиды. Впоследствии собранные образцы снега были растоплены в герметично закрытых пластиковых пакетах при комнатной температуре и перелиты в полиэтиленовую посуду.

Вот она – зона трещин. Наша колонна идет очень медленно. Магнитофон в машине сдох, и мы слушаем радио, разговоры наших механиков, сообщения о пройденном пути, о состоянии машин, о постоянных застругах...

Мы лезем в гору. Высота 1274 метра над уровнем моря, атмосферное давление 572 мм ртутного столба. Тяжело дышать. Решили становиться лагерем – очередная поломка. До полюса еще далеко, еще и полпути не прошли. Палатка, сварка, «болгарка», обед, отбой – наши действия доведены до автоматизма. От всего мира мы отрезаны снегами, пространством, а теперь и трещинами во льду – смертельными ловушками.

Я подхожу к одной из них, ложусь на лед и свешиваю голову вниз. Гладкие, отполированные солнцем и морозом стены трещины, устремленные вниз на добрую сотню метров, вызывают смешанные чувства страха и восхищения одновременно. Величие смерти. Как все это рядом: только сделай шаг вперед – и ты уже по ту сторону жизни. Один лишь шаг, и все кончится: и эта бесконечная дорога, и усталость, и суетность мира. Один шаг – и впереди свободный полет в вечность. Она заберет навсегда, оставив здесь, на Земле, все тяготы и проблемы. Если кто-то спросит меня когда-нибудь о той грани, которая разделяет жизнь и смерть, я с уверенностью скажу: «До этой грани у каждого из нас был один лишь неверный шаг».

Чиним машину, развалился вал. Становимся лагерем. Работают сварка и «болгарка», но не они, а люди, которые уже валяются с ног, запчасти на исходе. Готовим ужин, но иностранцы полегли в машинах.

... Машина под номером шесть становится нам родным домом. Мы с Чуковым устроились внутри, стелем спальные мешки. Сладкая истома обволакивает тело, и я проваливаюсь в сон. С пяти часов утра до двенадцати дня. Ах, как хочется поскорее добраться до промежуточного лагеря! Удалось поспать семь часов. Это для Антарктиды непозволительная роскошь. Подремонтировались – и снова в путь. Незаметно четвертое января перевалило в пятое. Скорость около 27 км/час. Народ на пределе, но ведет себя стойко. Кому нужны истерики. неполадки устраняем коллективно, всем хочется быстрее добраться до «заброски». Очередная остановка. Полетел очередной подшипник, да и собраться вместе нужно, так как колонна растянулась более чем на десять километров. Проверяем крепление прицепов, подтягиваем болты, соскребаем лед со стекол.

Тут к нашей машине подходит Андрей Ремин и, улыбаясь, говорит: «Ребята, у меня дочь родилась! Только сообщили!» Про себя думаю, что

чувствует он, находясь в центре Антарктиды. Сейчас бы домой, посмотреть одним глазком на маленький живой комочек. Я представил, как передавалась информация об этом – от радиста к радисту, на другую сторону планеты, пока дошла до базового лагеря, а затем ее принял Юрий Заруба.

Вообще, любительская радиосвязь – это просто здорово! Даже в движении мы связывались с радистами различных континентов. В три часа ночи прошли то место, где ставили палатки при «заброске». На бескрайней снежной равнине видны следы машин, людей, осталась снежная стенка, изъеденная стоковыми ветрами. Погода солнечная, минус 24 градуса, справа хорошо видны вершины гор. Высота 1560 метров. Заструги, как древние исполины, встречаются все чаще и чаще. Некоторые мы «берем» с ходу – если их высота не превышает полуметра, некоторые объезжаем, идем зигзагами. Если верить показаниям прибора, мы резко поднялись на 90 метров. Впереди виднеется точка – это промежуточный лагерь. Ура! Откуда-то взялись силы, рвемся вперед. Ну вот мы уже и «дома»!

* * *

5 января. 6 часов 35 минут. Наши координаты: 85 градусов 30 минут 21 секунда южной широты.

Наше оставленное имущество запорошило снегом. Я трогаю флажки ограничения, говорящие о том, что это наша экспедиция. Праздничный обед. Есть полпути до полюса!

Ставим иностранцам палатки, сами располагаемся в машинах. Завтра предстоит очень трудный разговор. Нас много, машины часто ломаются на ходу, запчастей мало, иностранцы не выдерживают нашего темпа и готовы в любой момент вызвать самолет для эвакуации. Предстоящий впереди маршрут будет в несколько раз труднее пройденного пути. И это все предстоит озвучить руководителю экспедиции Чукову. Меня всегда восхищало его невозмутимое спокойствие. Как бы ни было трудно, что бы ни происходило в коллективе, он всегда сохраняет самообладание. Его железная логика вне всяких похвал. Если Чуков сказал – так и будет.

Из биографии В. Чукова.

Владимир Чуков родился в 1946 году в г. Уссурийске. Служил в бронетанковых войсках, полковник запаса, действительный член Русского Географического общества, председатель российского отделения «Клуба исследователей» (США), заслуженный мастер спорта. Он – руководитель многих арктических экспедиций, в том числе автономных лыжных в 1989, 1990 и 1994 годах, а также первого в мире автономного лыжного перехода по маршруту Россия – Северный полюс – Канада (1998 г.). По инициативе В. Чукова в 1992 году на базе одноименного научного спортивного центра, который начал свою деятельность с первых лыжных путешествий по Крайнему Северу в 1979 году, образован экспедиционный центр «Арктика». За эти годы

в экспедициях, организованных центром «Арктика», приняло участие 140 человек, более двадцати из них достигли Северного полюса. Ими пройдено более 25 000 километров по арктическому побережью, островам, архипелагам, дрейфующим льдам Северного Ледовитого океана, а также Антарктиды.

И вот наступил этот момент. Пока еще мы все вместе. Владимир Семенович предлагает на выбор команды два варианта.

Первый: сократить наполовину состав экспедиции, использовать четыре машины, разобрав остальные на запасные части (слишком частые поломки, и все машины до полюса не дойдут). На полюс везли два воздушных шара. Необходимо взять один, испанский. Продолжить поход было предложено нескольким иностранцам, а доктор Айболит, наш Володя Петлах, остается в промежуточном лагере. Кинооператор О. Бон остается в промежуточном лагере – толку от него никакого. Он снимал не ход экспедиции, а кухню, туалет и все то, что связано с событиями, никоим образом не относящимся к экспедиции. наших путешественников идет четырнадцать человек (зачитывается состав). Всему этому Чуков приводит веские доводы. Степень сложности данной экспедиции достаточно велика, в чем-то сродни восхождению на Эверест. И когда из десяти участников два идут на вершину и покоряют ее, экспедиция считается успешной, и все ее участники, будь то покорители вершины или те, которые ждали в промежуточном лагере, празднуют триумф или оплакивают поражение вместе. Нечто похожее происходит и сейчас. Это – первый вариант.

Второй вариант: отдыхаем основательно и в обратный путь. В таком случае на полюс никто не идет. Время на размышление десять минут.

Иван Трифонов во время этого разговора был переводчиком. Не буду описывать все происходящее в эти десять минут. Зрелище не очень приятное. Белорусские ребята за несколько месяцев до начала экспедиции уволились с работы, по болтикам собирали вездеходы, столько пережили за это время, столько перетерпели... Каждый из них мечтает воочию увидеть тот хрустальный шар, установленный в точке «Южный полюс», каждый мечтал прикоснуться к нему.

Американцы были за то, чтобы здесь все и закончилось. Их устраивал второй вариант, французы – за первый. Десять минут показались вечностью. Был принят первый вариант. Я укладываю продовольствие из расчета на 14 человек и 6 дней пути. Механики разбирают две машины из четырех, которые остаются в лагере, комплектуют запчасти. Тягостное молчание. Остающиеся помогают укладывать и увязывать вещи «штормовой» группы.

Иван Трифонов готовит воздушный шар к полету. Решили брать на полюс шар только испанцев. Все свободные помогают Ивану в подготовке к полету. Иван Трифонов поднимает шар в небо – необходимо сжечь лишний газ. В корзине вместе с воздухоплавателем – парашютист француз Марио Жервази.

85 градусов 30 минут 21 секунда южной широты. Шар взмывает ввысь на один километр, ветер относит шар в сторону гор, и вот от площадки отделилась еле заметная точка. Мы с замиранием сердца следим за тем, когда раскроется купол. Сильный ветер, относительно низкое давление – мало ли что. Повисла тишина, и вот сверкнул огонек – есть, раскрылся. Марио сел рядом с машинами – это был успех.

Все облегченно вздохнули. После я спросил Ивана, как там все было. Он ответил: «Мы прошли слой облаков и достигли высоты 2500 метров над уровнем моря. Марио сидел рядом со мной. Он повернулся и сказал с улыбкой: «Большое спасибо, что ты осуществил мою мечту!» И тут же прыгнул в глубину облаков. Это было восхитительно!»

* * *

5 января. 20 часов 40 минут. «Последний бой, он трудный самый».

Сразу после старта начался крутой подъем, сплошь усыпанный застругами и трещинами. Скорость около 20 км/час. Машина буксует. В окне вездехода – сильная низовая метель, почти ничего не видно. Ветер юго-восточный, где-то около 14 метров в секунду. Заструги уже вымотали душу. «Метель метет, будто кто-то идет, мантией белой вращая, будто кто-то тайком машет белым платком, машет – будто прощаясь». Почему я вспомнил эти строки именно сейчас? Подъем, заструги, приходится делать обвязки на колеса – хоть на время какое-то сцепление. Прошли 86-й градус. Дорога очень тяжёлая. Уже 6 января. Делаем небольшую остановку – то ли завтрак, то ли ужин. На часах 01 час 55 минут. Высота 1870 метров. Давление 530 мм рт. столба, очень сухой воздух и тяжело дышать. Снова в путь, и снова крутой подъем. Скорость 28 км/час, высота 1936 метров, и через 20 минут уже 1960 метров. Машины еле ползут.

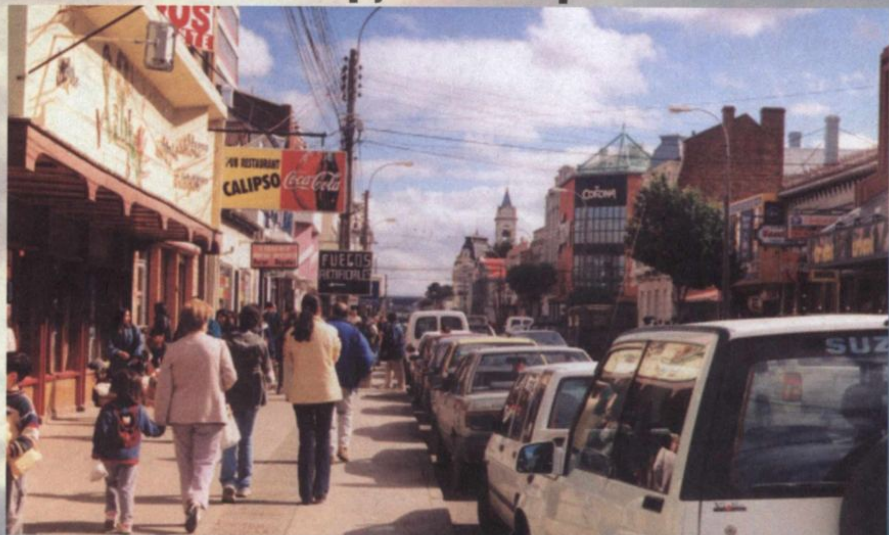
6 часов 15 минут. Наши координаты: 86 градусов 51 минута 47 секунд, высота 2130 метров.

Содержимое прицепов переносим в машину, карабкаемся вверх, разгружаем, затем снова вниз, и так почти все прицепы. Сами идем рядом – всех машина уже не тянет. Топаем около пяти километров, минув тот или иной перевал.

На часах 10 часов 40 минут. 87 градусов 11 минут 36 секунд южной широты. Высота 2452 метра, скорость 15 км/час.

Уже на гребне решили остановиться на «ночевку». Палатки не ставим. Спим в машинах, кто как. Я – на двигателе. В 18 часов 30 минут подъем, снова в путь. Снег стал рыхлым, и это наводит на мысль о том, что мы в долине. Может, это всего лишь игра воображения? Местность действительно уходит вверх во все стороны. Опять машины буксуют. Стоковый ветер поднял поземку, и совсем нет видимости. Трещины закрыты снегом, но мы их легко проходим. Но есть и такие, при взгляде на которые сжимается сердце. А вдруг?

Имя миру – Антарктида



На улицах Пунта – Аренаса



ПЕРЕГРУЗКА САМОЛЁТА ПЕРЕД ОТЛЁТОМ В АНТАРКТИДУ (ЧИЛИ)



Ю. Гольцев и И. Смилевец грузят продукты



После успешной посадки на Патриот – Хиллс



На разгрузку один час



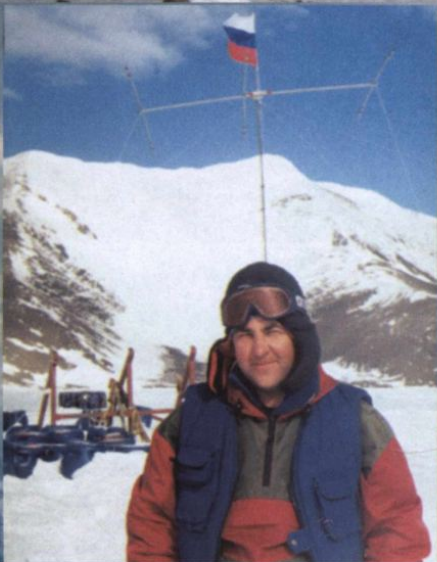
Наш доблестный экипаж



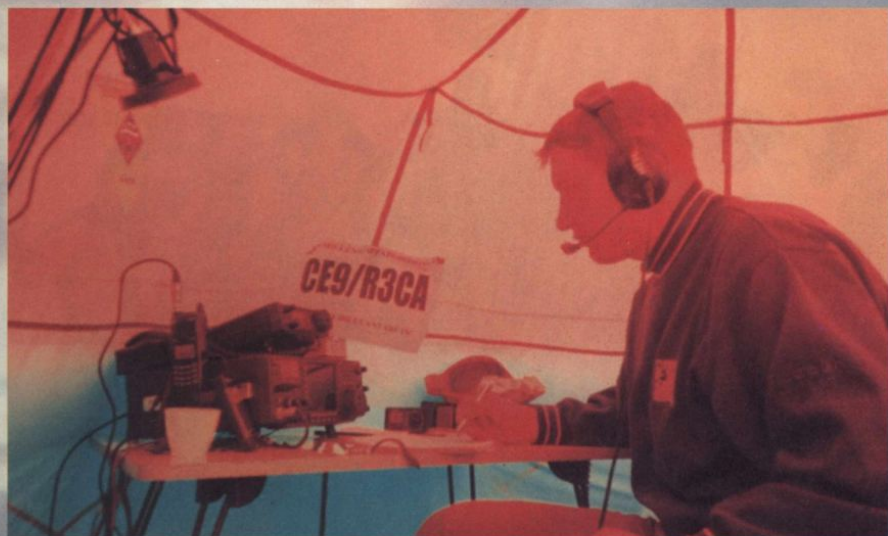
*Морена ледника в районе
базового лагеря (горы Элсуэрт)*



*Первые часы в
Антарктиде*



Бывало и такое



В. Сушков передаёт текущую информацию дня



Успешные прыжки парашютистов



Новый год наступил



Звонок домой

*Снимки
на память*



*Так начиналась
эта книга*



Сварочные работы в пути



Колёса необходимо осматривать регулярно

*Полёт И. Трифонова
на 85 градуса южной
широты*



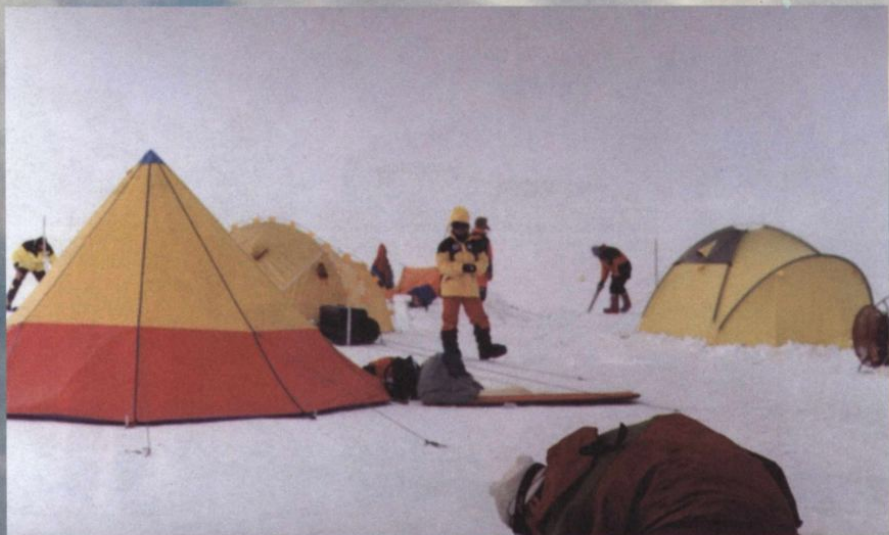
*Американцы интересуются
процессом приготовления пищи*



Прилёт самолёта за больным в лагерь «Средний»



Коллективный ремонт печки



Жизнь промежуточного лагеря «Средний»



На пути к полюсу



«Площадь наций» (Южный полюс)



*И. Трифонов пилотирует
воздушный шар над
Южным полюсом на
высоте 5 тысяч метров*



После завершения полёта И. Трифонов (Австрия), А. Гонзалес (Испания), Ф. Мортера (Испания)

КТО И КАК ХОЧЕТ ПОДЕЛИТЬ АНТАРКТИДУ

Эксперты ООН настаивают на заключении глобальных соглашений, которые воспрепятствовали бы бесконтрольной добыче экстремофилов. Эти организмы, способные жить в самых неблагоприятных условиях, могут широко применяться в фармацевтике и других областях.

Антарктика: семь стран заявляют о своих территориальных претензиях, но остальные страны не хотят этого признавать

Континент управляется 45 членами Договора об Антарктиде. ООН утверждает, что договор не устанавливает права владения генетическими ресурсами

Исследовательские станции, работающие круглый год



*Мечты
некоторых
стран*

*Давим
американских
полярников
шутя, по их
заказу*



*Руководитель экспедиции В. Чуков
(90 градусов Южной широты)*



*Установка православного креста
на полюсе*



Машина хочет кушать



Информация в базовый лагерь



Ёлочку «подарили» Антарктиде



Едем «домой»



Радисты Ю. Заруба и В. Сушков (справа) установили рекорд по радиосвязи



Случайная встреча с американскими астронавтами «Аполлона-13»



Киногруппа из Новосибирска: Б. Мамлин (слева), П. Меняйло, Е. Рассказов (справа) – довольны отснятому материалу



Последние часы на базе Патриот - Хиллс

Затерянные острова



*Норильск,
апрель минус
33 градуса*

*Участие в открытии
мемориальной доски
А. П. Завенягину*



Подготовка к вылету (о. Диксон)



*Берег острова
Диксон*

*Памятник трагедии
1995 года*



Polar DX-pedition
"The Lost Islands"

RSØB

Severnaya Zemlya

Srednij island

IOTA AS-042

79°30' N 91°20' E



Визитная карточка острова Средний



Polar DX-pedition
"The Lost Islands"

RIØB

Ushakova island
80°45' N 78°54' E
IOTA AS-156

*Установка антенны
на острове Ушакова*

*Следы хозяина
Арктики*



*«Законсервированная» полярная станция о. Уединения
(центр Карского моря)*

RUØB

Uyedeneniya island

IOTA AS-057

77°31' N 83°14' E



DX карточка о. Уединения



Это Центральная Арктика



*Ю. Заруба и В. Сушков в радиорубке
полярной станции (о. Уединения)*



Обрывистый берег «затерянного» острова



Следы войны в Арктике (м. Челюскин)



*Посещение могилы Г. А. Ушакова
на острове Домашний (арх. Северная земля)*



Радиосвязь с острова Исаченко



Экипаж вертолёта награждает нас «кубком»



Мы возвращаемся

Наконец-то мы выбрались на отлогое плато. Заструги разбросаны беспорядочно, но направлены по стоковому ветру. В воздухе кристаллы ледяной пыли сверкают и переливаются в солнечном свете, и как великий праздник природы в небесах возникает гало. Ледяные кристаллики, опускаясь и поднимаясь в потоках воздуха, то подобно зеркалу отражаются, то подобно стеклянной призме преломляют падающие на них солнечные лучи. Как известно, проходя через призму, белый световой луч разлагается на свои спектральные цвета. Поэтому-то образуемое преломленными лучами кольцо вокруг солнца окрашивается в различные тона: внутренняя его часть бывает красноватая, наружная – синеватая, причем внутри кольца небо кажется темнее. В результате этой сложной оптической игры и появляются ложные солнце и другие обманчивые картины.

Что это – миражи или реальность? Мираж – великая достопримечательность Антарктиды и одно из самых обычных оптических явлений. Частенько простой заструг и отбрасываемая им тень казались вершиной, но при приближении все исчезало.

Соцветие радуги, пересечение солнечных дуг, диски солнца, ложные и истинные, все это составляет единое целое. Оно живет, дышит, двигается. Круги накладываются друг на друга, тем самым то усиливают, то ослабляют радужный цвет. И все это блестит, играет, переливается. Нет слов.

Мы движемся дальше. Поверхность очень странная: то рыхлый снег, то – откуда ни возьмись – участки заструг, а иногда кажется, что мы едем по пологому склону.

20 часов 33 минуты. Наши координаты: 87 градусов 24 минуты 31 секунда южной широты. Высота 2315 метров. Температура минус 33 градуса.

Полоса тумана. Свет растворяется в облаках. Белая мгла. Почти ничего не видно. Только слышны голоса переговоров механиков-водителей: «У меня, по-моему, тумблер сгорел...»; «Эти чёртовы моторы так быстро нагреваются, и ехать не хотят...»; «Андрей! Посмотри, как у меня колеса на прицепе?...» – «Я смотрел полчаса назад – были все...»; «Махнемся пассажирами, ты как?...» – «Ты не такого калибра, как мы. Мы 45-го, ты – мельче...» и т.д.

За 260 километров до полюса в скрытую трещину чуть не провалилась головная машина. Но широкие колеса, спружинив, перебросили ее на другой край трещины. Все обошлось, но опять ремонт на сильном морозе.

Наступило Рождество, 7 января. Какое-то непонятное чувство: тревожно и радостно одновременно. Мы поздравляем друг друга. Солнечный свет слепит глаза. Он отражается от снега, и от этого все кажется платиново-сияющим.

Мы в дороге. До полюса чуть больше 200 километров. Ледяной панцирь повторяет рельеф Антарктиды один в один. Огромные волны по 5 – 10 километров сплошь покрыты сияющими ледяными кристаллами. Каждый кристаллик живет как бы своей жизнью, он единственный и неповторимый. Поэтому, когда я их черпаю руками, они падают вниз с необъяснимым шумом,

скорее похожим на детский шепот. Просто жалко бросать в кастрюлю это чудо природы, но тем не менее – есть хотят все. Но что самое поразительное, воды из этих кристаллов получается очень мало.

Редукторы и подшипники требуют частого осмотра и ремонта, на высоте 2790 метров возникает вопрос: оставить одну машину или ... Выбираем второй вариант. Наши Кулибины творят чудеса. Как им это удастся?

Поев всухомятку, укладываемся на ночлег. Температура «за бортом» минус 32 градуса Цельсия. На часах 11 часов 20 минут. По мере продвижения к полюсу на нашем пути встречается все больше заструт и трещин. Температура опускается до минус тридцати четырех градусов. Наш радист Юрий Заруба сообщает в эфир о каждом пройденном километре. А в эфире творится что-то невообразимое. Последний отрезок пути самый сложный, поэтому очень хочется обо всем рассказать, но уже нет сил. Первое дыхание закрылось, а второе еще не открылось. Ловлю себя на мысли о том, что иногда отключаюсь полностью. Внимание становится рассеянное, а из эфира слышны возгласы одобрения и поздравления. Радиолюбители всего мира горят желанием наконец-то услышать радостную весть, что Южный полюс покорен. Чуков держит постоянную связь со станцией «Амундсен – Скотт». Американцы не скрывают своего удивления, что мы уже почти рядом. «Русские идут, русские идут», – несется в эфир.

В один из сеансов связи чуть не «погибла» машина Чукова: налетела на трещину, прогнулись амортизаторы, но в самый последний момент, проскочив ее, вынесла ребят буквально «с того света».

21 час 35 минут. 89 градусов 18 минут 51 секунда. Высота 2680 метров. Температура минус 32 градуса.

До полюса уже рукой подать. Впереди пологий спуск. Облака весь день снуют туда-сюда, беспрестанно меняя формы. Чем ближе к полюсу – тем мягче снег. Заструги высокие, но снизу как-то подточены. Формы их настолько причудливы, что сравнить их не представляется возможным. Слой снежных кристаллов придает поверхности сходство с песчаными пляжами. Сравнивая температуру, с которой сталкивалась группа Р. Скотта почти 90 лет назад в эти дни месяца, можно сделать вывод, что она отличалась от наших измерений на два-три градуса. До полюса осталось 45 километров.

День прошедший плавно перетекает в день следующий. Уже 8 января 2000 года. 01 час 50 минут. Скорость хорошая, около 32 км/час. Наши координаты: 89 градусов 46 минут 27 секунд. Высота 2884 метра.

Впереди виднеются яркие мачты – это взлетная полоса американской базы «Амундсен – Скотт». Выстраиваемся парадным порядком, бросаем тревожные взгляды друг на друга. Эх, сейчас бы побриться, да и галстук не помешал бы. Я не могу описать того, что творилось в эти минуты в душе у каждого. Чувство вины за то, что это сделали мы, а остальные там, далеко, сменяется чувством гордости и восторга. Хочется броситься бежать вперед к

полюсу, кричать во всю глотку: «Ура! Ребята! Есть полюс! Это наша победа! Общая победа!» Но... Пока мы собираемся все вместе, поколачивая друг друга и нежно поглаживая наши вездеходы. Ждем-с.

Со стороны полюса к нам мчат мотонарты. Эд Блэйн, начальник полярной станции «Амундсен – Скотт», не скрывает своего восхищения и удивления, вручает нам карту станции, где заранее нанесено место нашего лагеря и даже определена площадка для наших парашютистов. Вот это оперативность! Французский кинооператор Стефан, не жалея пленки, снимает каждое мгновение. Снимает небо, солнце, наши усталые и счастливые лица. Снимает слезы, мужские слезы. Мы их не стесняемся, кто стоит в эту минуту рядом со мной, прекрасно понимает, какой ценой дается каждый метр пути. Стефан снимает наши пневмовездеходы – ведь благодаря им все и свершилось.

Но настоящий праздник наступил тогда, когда под крики «ура!» наши трудяги-вездеходы на полном ходу влетели на заветный пятачок, окруженный флагами стран – участниц Договора по Антарктиде. В центре пятачка Площадь Наций, расцвеченная флагами тринадцати стран, участниц международной программы мирового освоения Антарктиды. Здесь на невысоком столбике сияет на солнце хрустальная сфера размером с баскетбольный мяч. Вот она – ось Земли! Вот он – мой полюс, мой Южный полюс! На часах 2 часа 30 минут. Однако американцы живут по новозеландскому времени. Их время – среднее время по Гринвичскому меридиану плюс 12 часов.

С необъяснимым трепетом прикасаюсь к этой заветной сфере. Моя теплая ладонь не чувствует антарктического холода. В эту минуту я вспомнил маму, так рано покинувшую эту жизнь, и отца, боевого генерала Демьяна Григорьевича Смильцева. Он там, он ждет, он верит в меня. Под моей ладонью на оси Земли уместились ладони моего брата Олега, геолога, блуждающего где-то на севере, и ладошки моих детей, Саши и Верочки, ладони тысячи земляков, которые помогали мне и провожали в этот нелегкий путь. В эти минуты вся жизнь проносится как одно прекрасное мгновение, и если бы мне предложили все начать сначала – я бы ничего не изменил. Здесь, в Антарктиде, у самой оси Земли я оставляю частичку своей души и частичку своей родины...

* * *

С точки зрения географии можно сказать, что мы прибыли в точку, где сходятся все меридианы. Долгота, таким образом, отсутствует и равна нулю. Здесь такое понятие, как время, перестало существовать. Раз нет долготы, значит, нет времени. Часовые пояса Москвы, Новосибирска, Гринвича и всего света слились здесь вместе. Если говорить об измерении времени, мы находились на земной оси, где можно наступить разом на все меридианы и, соответственно, одним шагом переступить от полуночи к полудню, с западного полушария в восточное. В этом месте год состоит только из одной ночи и одного дня, шесть ночных месяцев компенсируются сотней суток с

непрерывной освещённостью. Опять же, с точки зрения географии, здесь существует одно направление – север, запад и восток исчезли. Мы достигли точки, где истинное направление превратилось в парадокс, загадку. Север лежал перед нами, вокруг нас, справа и слева.

Южно-полярная станция «Амундсен – Скотт». Немного истории.

Исторические 1956-1957 годы – время создания этой станции. В американской антарктической экспедиции участвовало 12 кораблей, 44 различных самолета, почти фантастическое для полярной экспедиции число людей – 3525 человек (не считая 100 научных сотрудников). Командовал экспедицией адмирал Джордж Дюфек. Американцы серьезно опасались того, что им не удастся первыми совершить посадку на Южном полюсе. Дюфек был прав в одном – советские исследователи действительно обладали огромным опытом работы в суровых условиях.

20 ноября 1956 года на полюсе приземлились два самолета, доставившие туда строительную группу из 7 человек. Далее на парашютах сбрасывались вездеходы, сани, горючее и другие грузы. Американцы спешили. Случались и неудачи – не все парашюты раскрывались, горели самолеты. 12 февраля 1957 года последний самолет сел на полюсе. Он доставил сюда персонал зимовщиков и вывез строительную партию. Станция на Южном полюсе получила название «Амундсен – Скотт». На зимовку осталось 18 человек.

15 октября 1959 года в Вашингтоне открылась конференция по Антарктике, в которой приняли участие представители 12 государств. Конференция завершилась 1 декабря 1959 года подписанием договора.

Прошедшее с тех пор время показало, что этот документ оказался действенным инструментом международного научного сотрудничества, а прогрессивные политические деятели и миролюбивые страны, включая Советский Союз, придают ему большое значение как средству сдерживания гонки вооружений.

Периоду, который можно назвать периодом Антарктического договора, предшествовала не очень длинная, но полная событий история.

Антарктида, «Терра Аустралиа Инкогнита», как она именовалась на древних картах, во все времена была источником самых удивительных гипотез, теорий, фантазий, потрясающего человечество героизма, бурной коммерческой активности китобоев и тюленебойцев, огромных всплесков научной энергии и – наряду с этим – конфликтов. Она давала импульс для проявления всего лучшего, что было в людях, но иногда извлекала и худшее, что в них есть.

Несмотря на разнообразие государственных флагов, поднятых над научными посёлками в различных районах материка и на окружающих островах, люди в Антарктиде обходятся без полосатых шлагбаумов, пограничных застав, таможен и прочих атрибутов, присущих всем остальным материкам нашей планеты.

Открытие материка Антарктида в начале прошлого века и последовавшие за ним открытия и научные исследования, проведенные в Антарктике (то есть на территории, включающей в себя южный материк с окружающими его островами и омывающими эти земли морями), не только привлекли к этой части земного шара внимание ученых и моряков, но и пробудили интерес их правительств. Это привело к появлению и территориальных притязаний.

Первой страной, предъявившей такие претензии, оказалась Англия, которая в период с 1908 по 1917 год взяла под свой контроль ряд мест промысла китов в Южном океане, а также несколько островов Антарктики. Англия объявила о подчинении губернатору Фолклендских островов Земли Грейама (так в то время назывался Антарктический полуостров), а также островов Южная Георгия, Южных Оркнейских, Южных Сандвичевых и Южных Шетландских.

За Англией последовали Франция, Австрия, Новая Зеландия, Норвегия, Аргентина и Чили. При этом территории, на которые претендовали Аргентина, Англия и Чили, частично перекрывали друг друга.

В 1939 году правительство США заявило, что хотя оно и не предъявляет территориальных претензий в Антарктиде, но может сделать это (имея в виду Землю Мери Берд и часть Антарктического полуострова).

В том же году и СССР выступил с заявлением, что СССР не предъявляет сейчас своих претензий, но оставляет за собой право сделать это на земли, открытые русскими мореплавателями. В ответ на заявление США о возможности предъявить свои претензии на часть территорий Антарктиды правительства Аргентины и Чили решили точно зафиксировать свои границы в Антарктиде, что и сделали в 1940 году.

Англия нанесла на карту границы своей территории, которые перекрывали границы территорий, заявленных Чили и Аргентиной.

Начало Второй мировой войны усилило напряженность в Антарктике, так как флот гитлеровской коалиции начал использовать акваторию Антарктики, в частности, пролив Дрейка, для своих операций и, более того, использовать Антарктику как одну из баз своего снабжения.

Известен случай, когда ВМФ этих стран захватил три норвежские китобойные «матки» вместе с 11 китобойными судами-охотниками в районе Земли Королевы Мод.

Чтобы предотвратить дальнейшие осложнения такого рода и обезопасить китобойный флот союзников, добывающий продовольствие для стран антигитлеровской коалиции, чтобы нейтрализовать базы гитлеровского флота в Южном океане и ослабить его влияние на страны Южной Америки, Англия послала свои боевые корабли в южную часть пролива Дрейка и почти к берегам Антарктического полуострова.

Это привело к тому, что и у Чили по отношению к Аргентине появились претензии в Антарктике (ведь территории, которые эти страны считали своими, перекрывали друг друга).

В конце концов, в 1941 году эти страны договорились о введении понятия «Южно-Американская Антарктида», говорившее о том, что эта Антарктида принадлежит только им.

Вторая мировая война вторглась непосредственно в Антарктиду. Здесь развернулись настоящие военные действия.

В середине 30-х годах прошлого столетия среднегодовое производство ворвани в Антарктике достигло 600 тысяч тонн в год, для чего китобойцы (преимущественно английские и норвежские) добывали более 40 тысяч китов в год. К началу Второй мировой войны антарктические воды, считавшиеся основным районом промысла китов (здесь ежегодно промыслили до 40 китобойных флотилий), с началом боевых действий оказались беззащитными от рейдеров противника. Уже в 1939 году в индо-океанский сектор Антарктики, к островам Принца Эдуарда и Крозе были направлены военные корабли Англии. Эти боевые корабли не были приспособлены к плаванию в антарктических льдах, и их деятельность свелась к краткосрочному патрулированию. К сожалению, суда, специально построенные для работ в антарктических водах, не привлекались для охраны китобойных судов.

После капитуляции Франции в 1940 году немцы создали на принадлежащем ей острове Кергелен секретную базу по снабжению рейдеров, действующих в южных водах, а в 1942 году там планировалось разместить метео- и радиостанцию «Крисмарине». Гитлеровская Германия использовала бухты пустынных антарктических островов для якорных стоянок военных кораблей и снабженческих баз. На юг были отправлены три рейдера, в том числе «карманный» линкор «Адмирал Шеер». 14 января 1941 года в 300 милях восточнее острова Буве прорвавшийся в антарктические воды немецкий вспомогательный крейсер «Пингвин» захватил большую часть норвежского китобойного флота. При этом пленёнными оказались три китобойные базы («Оле Веггер», «Солглимт» и «Пелагос») и 11 китобойцев (только три судна избежали пленения). Добыча была велика, и если бы не активное содействие норвежских экипажей, то часть судов пришлось бы затопить. «Пингвин» отконвоировал захваченные суда на встречу с «Адмиралом Шеером», из экипажа которого были сформированы дополнительные команды. Все три базы и 8 китобойцев (из 11) немецкие команды смогли довести до портов Западной Франции. Они доставили 22 тысячи тонн китового жира, что значительно улучшило продовольственное положение в Германии. Из захваченных китобойцев была сформирована отдельная флотилия.

Успешная операция показала не только полную беззащитность британского китового промысла, но и неэффективность морской блокады портов Германии и оккупированной Европы. Неприятным сюрпризом для

англичан было активное сотрудничество с противником норвежских экипажей, которые не рассматривались немцами как пленные (после прибытия в Германию все норвежские моряки были отпущены). И хотя немецкий крейсер «Пингвин» удалось потопить в мае 1941 года английским крейсером «Корнуол», опасность появления в антарктических водах немецких и японских рейдеров серьезно рассматривалась Британским адмиралтейством на протяжении всей войны (немецкие подводные лодки наблюдались в антарктических водах и после мая 1945 г.).

После окончания Второй мировой войны, в 1946 году, Англия опубликовала так называемую Бингхемскую декларацию, в которой заявлено, что Англия будет считать неизблемыми объявленные ею границы своих территорий в Антарктиде и будет продолжать свои операции на этих территориях, несмотря на декларации Аргентины и Чили, также претендующих на их часть. В Антарктику были посланы корабли Англии во главе с боевым кораблем «Нигерия».

В 1947 году произошел инцидент на острове Десепшен, где Аргентина решила построить свою базу. Ее десантные корабли успели высадить на остров людей и уйти до подхода британских судов. Эта база существует до сих пор.

В том же 1947 году президент Чили посетил считавшиеся этой страной «своими» территории и еще раз подтвердил, что Чили от них не отступится. Чтобы противостоять в этом регионе претензиям Англии, Чили и Аргентина издали в 1948 году так называемую Декларацию Вергара – Ла Роза (Vergara – La Roza), где эти две страны пришли к взаимному согласию, уточнив границы своих территорий в Антарктиде, и договорились о совместных действиях в этом регионе (имея в виду выдвинутое ими понятие «Южно-Американская Антарктида»), принадлежащем лишь им. В странах, высказавших свои претензии на антарктические территории, были созданы соответствующие административные органы для «управления» этими территориями.

В том же 1947 году США провели в Антарктике крупнейшую для того времени экспедицию под командованием адмирала Берда, которая должна была подкрепить возможные американские претензии на территорию в Антарктиде.

В 1948 году США, чтобы как-то нейтрализовать вопрос о претензиях и одновременно лишить Советский Союз возможности предъявлять такие претензии (это были годы «холодной войны»), решили попробовать своеобразно интернационализировать Антарктику. Американцы предложили создать международную администрацию Антарктики из семи стран, заявивших претензии на ее территорию (добавив к этим странам и себя) и желающих объявить свое право на еще «не занятый» никем сектор Антарктиды – район Земли Мери Берд. По замыслу США Антарктида

должна стать территорией, управляемой совместно восемью странами по мандату ООН на опеку. Международный прецедент для таких подопечных территорий уже существовал.

Однако эта идея, к счастью для будущего Договора об Антарктике, потерпела фиаско. Юристы заявили, что брать под опеку, как записано в документах ООН, можно только территории, имеющие коренное население. А в Антарктиде не жил постоянно ни один человек, да и до сих пор не живет.

Вот в это-то время, в борьбе с предложением США, Чили выдвинула свое, которое сейчас известно как Декларация Эскудейро. Это было предложение заморозить на пять лет территориальные претензии и открыть «свои» территории в Антарктиде для свободного научного исследования международной научной общественностью. Только сейчас, через много лет, мы понимаем важность Декларации Эскудейро, ставшей основой статьи IV Антарктического договора – статьи, замораживающей все территориальные претензии в Антарктиде.

После ряда эффективных международных консультаций и встреч 12 стран, изъявивших желание стать участниками Проекта Международного геофизического года в Антарктике – Аргентина, Австралия, Англия, Бельгия, Норвегия, Новая Зеландия, СССР, США, Франция, Чили, ЮАР и Япония – договорились о проведении согласованных междисциплинарных работ на материке Антарктида, в антарктических морях и на островах, назначив для проведения Международного геофизического года в Антарктике 1957 – 1958 годы.

Удивительный успех международного научного сотрудничества в Антарктиде в период подготовки и проведения МГГ привел к тому, что все семь стран, имевшие претензии на территорию в Антарктиде, а также СССР, США и активные участники МГГ в Антарктиде – Бельгия, Япония и ЮАР, то есть все страны, участвовавшие в проведении МГГ, начали неофициальные переговоры о будущем Антарктики.

На ассамблее Специального комитета ММГ была принята программа широкого комплекса геофизических исследований в Антарктиде (по метеорологии, изучению верхних слоёв атмосферы, по магнетизму, изучению полярных сияний, ионосферы, по гляциологии, по сейсмологии, океанологии, по изучению космических лучей). Как известно, в ММГ принимали участие более 60 государств, всего во всём мире работало 5896 станций (из них 496 советских). Научные исследования в Антарктиде велись одновременно 12 государствами на 48 станциях, не считая экспедиций и маршрутов, которые проводились с этих станций.

Конечно, такое широкое развитие исследований Антарктиды стало возможным лишь потому, что появились технические средства, которые делали реальным осуществление подобных исследований. В первую очередь – радиосвязь и транспортные средства: авиация и наземный бездорожный

механический транспорт – вездеходы различных систем, приспособленные для работы в сложных условиях, иногда специально сконструированные для работы именно в Арктике и Антарктике.

Через 18 месяцев неофициальных контактов на конференции в Вашингтоне, состоявшейся с 15 октября по 1 декабря 1959 года, 12 стран, каждая из которых – активный участник МГГ в Антарктике, подписали то, что стало называться Договором об Антарктике или Вашингтонским договором. Еще через год, 23 июня 1961 года, вступил в силу договор, представляющий хороший пример решения международных проблем в интересах всеобщего мира. Так что же это такое – Договор об Антарктике?

Это очень короткий документ, состоящий из 14 статей. Первая же статья этого Договора необычна – впервые в истории международных отношений целая часть света выводилась из сферы военного влияния. В ней говорилось: «Антарктида используется только в мирных целях. Запрещаются, в частности, любые мероприятия военного характера, такие, как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытание любых видов оружия». Следующая, вторая статья Договора гласила: «Свобода научных исследований в Антарктике и сотрудничество в этих целях, как они применялись в течение Международного геофизического года, будут продолжаться в соответствии с положениями настоящего Договора».

Статья II совместно со статьей III Договора, в которой говорится о том, что сведениями о научных программах, персонале, наблюдениях и их результатах можно свободно обмениваться, создали атмосферу свободы научного общения между учеными разных стран вплоть до постоянного обмена учеными, работающими на станциях других стран, а также обмена научными программами, который сейчас ведется в начале каждого антарктического сезона (то есть не позднее 30 ноября каждого года).

Чрезвычайно важной является V статья Договора, в которой говорится: «Любые ядерные взрывы в Антарктике и удаление в этом районе радиоактивных материалов запрещаются».

С момента вступления договора в силу состоялось 11 консультативных совещаний и принято в общей сложности более 100 различных рекомендаций.

По примеру международного космического права, где на базе основного документа – Договора о мирном исследовании и использовании космического пространства 1967 г., заключен ряд соглашений по конкретным космическим проблемам, в области правового регулирования режима Антарктики на базе Антарктического договора были разработаны и уже вступили в действие Конвенция о сохранении тюленей Антарктики 1972 г. и

Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г.

В связи с резким сокращением тюленей в Антарктике понадобились срочные меры для защиты этого вида животных. Конвенция указывает закрытые для промысла районы и сезоны.

Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г. преследует цель сохранения уникальной антарктической экологической системы в целом. Эта конвенция сохраняет все живые ресурсы Антарктики, все живые организмы, «обитающие к югу от антарктической конвергенции». Эта линия представляет собой комплексную географическую границу Антарктики, где происходит слияние теплых северных и холодных южных потоков вод, что обуславливает их высокую продуктивность. Предотвращение сокращения численности любой вылавливаемой популяции до уровня ниже таких, которые обеспечивают ее устойчивое пополнение, немыслимо без распространения сферы действия Конвенции до линии антарктической конвергенции, учитывая хорошо известную взаимосвязь между отдельными компонентами уникальной экологической системы Антарктики.

Первым государством – непостоянным членом – стала в 1977 году Польша, после того, как она создала в Антарктике свою национальную научную станцию «Генрих Артковский». В 1981 году, после открытия научной антарктической станции «Генрих фон Нормайер», вторым непосредственным членом совещания стала ФРГ. В 1983 году Индия и Бразилия подняли флаги над своими арктическими научными станциями и в связи с этим тоже стали членами этого собрания. А не так давно китайские ученые провели первую успешную антарктическую зимовку на станции КНР «Великая Стена». И эта страна также стала членом Консультативного совещания, доведя общее число его членов до семи.

В 1960-х годах широко обсуждалась идея о захоронении в Антарктиде опасных и, в частности, радиоактивных отходов. Предполагалось, что за время движения вместе со льдом к побережью эти отходы полностью распадутся и станут безопасными. Основным требованием к любой идее захоронения в ледниковом покрове веществ с высоким уровнем радиации должна быть уверенность в том, что окружающие океаны или атмосфера не будут заражены в результате неконтролируемой утечки радиоактивных отходов. Однако этого нельзя гарантировать, если хранящие устройства выйдут из строя и радиоактивный материал начнёт, вытаявая, опускаться к ложу ледника.

Значение Договора об Антарктике выходит далеко за рамки антарктической проблемы. Он показывает, какими широкими могут быть при наличии доброй воли возможности для соглашения между государствами.

Антарктика стала зоной мира. На самом холодном материке, где температура воздуха доходит до 88 градусов мороза, установились самые теплые и сердечные отношения между учеными с различными

мировоззрениями, между представителями различных государств с разными социальными системами.

Много десятилетий Антарктида служила образцом успешного международного сотрудничества. Ее статус нейтральной территории определялся Договором об Антарктиде, который в декабре 1959 года подписали 12 государств (Австралия, Аргентина, Бельгия, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, СССР, США, Франция, Чили, ЮАР и Япония). Согласно этому документу ученые разных стран получали право свободно проводить на Белом материке научные изыскания и обмениваться полученными данными. Сегодня в Договоре участвуют в общей сложности 45 стран.

В 1991 году был подписан Протокол по охране окружающей среды Антарктики. Антарктида была объявлена особой экологической зоной с запретом на разработку полезных ископаемых в ближайшие 50 лет. Антарктические месторождения нефти, каменного угля, железной руды, слюды, меди, свинца, цинка и графита еще ждут своего часа. Но «тишь да благодать» неожиданно была нарушена, и по причинам, которых никто даже не предполагал. В Антарктиде нашли новое, особо ценное биологическое сырье. Речь идет об экстремофилах – организмах, существующих в среде, практически непригодной для жизни: например, в полной темноте или в ледяной воде. Увы, в договорах и протоколах не говорится, кому принадлежат генетические ресурсы шестого континента, и не оговаривается порядок проведения биологических исследований.

Между тем экстремофилы сулят немалую прибыль их добытчикам. Ученые полагают, что выделение субстанций, позволяющих этим организмам процветать в суровых условиях Антарктики, поможет создать новые медицинские препараты – от антибиотиков до лекарств от рака. По данным Университета ООН только Европейская патентная комиссия выдала 62 патента на продукты, разработанные на основе антарктических организмов. А в США подобных патентов выдано уже триста и еще 92 заявки ждут рассмотрения.

В скором времени американцы намерены запатентовать новое вещество со свойствами природного антифриза. Оно обнаружено в крови антарктических рыб и обещает почти революционные перемены в промышленности и медицине. Выделенную субстанцию можно использовать, например, для повышения морозоустойчивости растений, для разведения рыбы в холодном климате, для продления срока годности замороженных продуктов, а в хирургии – для длительного хранения предназначенных для пересадки органов.

Научные исследования в Антарктиде становятся частью мировой борьбы за «захват биологических плацдармов». Контроль над ними уже сейчас сулит большие деньги. Судите сами. Только мировой оборот продаж косметики, созданной с использованием генетических ресурсов, составляет три миллиарда долларов в год. Гомеопатических лекарств продают на 20 миллиардов

долларов, еще на 75 миллиардов – фармацевтической продукции. Более 60 процентов медицинских препаратов для лечения рака, одобренных в США, – природного происхождения либо «имитируют» натуральные продукты. И если какие-то государства природа обделила собственной нефтью, газом и другими природными ископаемыми, почему бы им не попробовать застолбить территории будущего «биологического Клондайка»?

Выгоды, которые даст промышленная добыча экстремофилов, заставляют некоторые страны оспаривать Договор об Антарктиде. Из 45 участвующих в нем государств семь официально заявили свои претензии на часть Антарктиды. Любопытно, что среди них нет России, которой принадлежит честь открытия материка: ведь впервые к его берегам в январе 1820 года подошли русские корабли под командованием Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева.

До сих пор биологическую разведку в Антарктиде вели консорциумы общественных и частных структур – университетов, исследовательских центров, фармацевтических компаний. Провести четкую грань между научными изысканиями и коммерческой деятельностью непросто. Хотя ясно, что многие исследования привели к коммерческому использованию полученных результатов. Эксперты ООН призвали заинтересованные страны заключить новое соглашение. Оно должно упорядочить научные исследования в Антарктиде. Ученые опасаются, что иначе природные богатства южного материка будут просто разграблены в самое короткое время.

* * *

Сейчас на станции «Амундсен-Скотт» работает около 200 человек. Много женщин. Сама станция полусферой возвышается над слоем снега и льда. О существовании основных помещений говорят только мачты антенн, кое-где торчащие из-под снега.

Данные, собранные новой сейсмической обсерваторией на Южной полярной станции «Амундсен-Скотт», показывают, что это самый тихий наблюдательный пост на всей планете, созданный словно специально, чтобы улавливать самые слабые колебания почвы по всей Земле. Эта станция включена в Глобальную сейсмографическую сеть и регистрирует вибрации Земли в четыре раза меньшие, чем те, которые могли регистрироваться до ее постройки. Она позволяет отслеживать землетрясения не только в Антарктиде, но и по всему миру.

Южный полюс – уникальное место для научных исследований, особенно в области астрономии и астрофизики, потому что расположен на оси вращения Земли, что делает возможными наблюдения за одним и тем же участком неба продолжительное время. То же самое уникальное качество делает Южный полюс самым подходящим местом для сейсмологических исследований. Дело в том, что крупные землетрясения заставляют нашу планету вибрировать, как колокол после удара. Анализ этих вибраций, которые на полюсах оказываются

наиболее заметными и наименее «загрязненными» влиянием вращения земного шара, дает бесценную информацию о структуре Земли.

И ещё Антарктида – единственный континент, где практически неизвестна сейсмическая активность. За истекшие столетия здесь было зарегистрировано всего три слабых землетрясения. Это особенно странно потому, что на территории материка известно несколько вулканов, в том числе действующих. Как предполагают некоторые учёные, у землетрясений просто «нет сил» сдвинуть или хотя бы пошевелить чудовищно тяжёлый ледяной панцирь Антарктиды. Регистрация самых слабых локальных антарктических колебаний позволит ученым лучше изучить эволюцию антарктической литосферной плиты.

Станция «Амундсен-Скотт» – объект не экскурсионный. Ее работа финансируется бюджетом США, поэтому сотрудники станции обычно не взаимодействуют с неправительственными организациями. Туристов здесь не любят. Их встречают, разрешают фотографироваться на фоне флагов стран – участниц Договора по Антарктиде, и тут же провожают обратно. И даже такие личности, как астронавты космического корабля «Аполлон-13» Джеймс Ловелла и Джон Суиджерт, не попали на станцию. Они прибыли днем позже, но земляки не стали делать для них исключения. То ли дело мы. На станции нас ждали. Над входом в подземный тоннель красовалась надпись на английском языке: «Добро пожаловать на Южно-Полярную станцию «Амундсен – Скотт». К нам навстречу вышли около сотни сотрудников станции. Возгласы восхищения, приветствия и поздравления. Они с нескрываемым удивлением ощупывают наши машины, опробуют их на деле. Здесь мы повторяем наши коронные номера – лежачий американский полярник (и не один) под колесами нашего пневматика. Ну уж этого никто не ожидал, побывать под колесами вездехода, груженого остатками провианта, и остаться живым и невредимым. «Гуд! Гуд! Рашен лендровер!» – то и дело слышались возгласы наших новых знакомых.

Мы бродили по лабиринтам станции. Под куполом на разных уровнях расположены подлёдные отсеки, соединенные тоннелями из гофрированного алюминия. На станции офисная мебель, бар, оранжерея, компьютеры. Одеты американцы точно так же, как мы в сентябре: джинсы, свитера. У них относительно тепло, несмотря на то, что на улице минус 37 градусов. Различные павильоны и научная аппаратура расположены в радиусе пяти километров вокруг основной станции.

Территория расчищена в радиусе четырех километров. Работает взлетно-посадочная полоса, ходят автобусы, и даже ездят на велосипедах. Сама же земная ось стала притягательным местом паломничества туристов. Повесь свой флаг на заранее приготовленный флагшток, щелкни затвором фотоаппарата – и все твои друзья узнают, где ты провел свой очередной отпуск.

Всем участникам экспедиции начальник полярной станции Эд Блейн вручил дипломы о пребывании на Южном полюсе. В кают-компании он произнес речь с восхищением о результатах нашего перехода. В ответ наш радист Юрий Заруба подарил ему наш «национальный подарок» – бутылку хорошей водки и банку красной икры.

В честь 2000-летия Рождества Христова отец Виктор (Сметанников), настоятель храма Покрова Божией Матери из города Новосибирска, по благословению Патриарха Московского и всея Руси Алексия II устанавливает на Южном полюсе православный крест и служит молебен.

Отец Виктор – участник первой чеченской кампании, сторонник возрождения роли православных священнослужителей в армии как духовных наставников. Он далеко не новичок в полярных экспедициях. В апреле 1999 года совершил прыжок с парашютом на Северный полюс, установил там православный крест и даже отслужил пасхальную службу.

Американцы отнеслись с пониманием к этому символическому акту и даже внесли крест в инвентарный реестр под названием «деревянная конструкция». Поскольку ледовый купол дрейфует в этом месте в год в среднем на 15 – 20 сантиметров, то символическая земная ось (а вместе с ней и крест) удаляются от реального Южного полюса. Поэтому американцы обещали переносить крест вместе с осью и сохранять его, куда он сам будет в сохранности.

Мы поднимаем Государственные флаги своих стран, на флагштоке развевается флаг Саратовской губернии, рядом с ним флаги ООН и Европейского Союза, Знамя Мира и флаг Земли.

Владимир Чуков зачитал обращение участников международного проекта «Перспективный мир – дорога нового тысячелетия» к людям Земли.

Дорогие друзья!

Наступает новый, двадцать первый век, третье тысячелетие новой эры. Нам выпало великое счастье жить на планете в этот исторический миг и первыми сделать шаг в новое время с вершины планеты – Южного полюса.

Миллиарды людей жили, живут и будут жить на планете. В двадцатом веке, за секунду исторического времени, три поколения людей создали на земле новую цивилизацию, материализовали знания, накопленные тысячелетней историей. Интеллект сотворил искусственный мир новых материалов и технологий, ворвался в жизнь людей, проник во все страны, изменил образ жизни и привычные нормы поведения.

Могущество человечества, достигнутое к началу нового тысячелетия, сопоставимо с силой естественных природных процессов. Парадокс, но большая часть мощи человеческого интеллекта направлена на создание средств массового уничтожения братьев по разуму, разрушение естественного равновесия на планете.

К сожалению, две пережитые мировые войны, горький опыт всемирного противостояния, экологические катастрофы и финансовые потрясения не прошли бесследно. Сейчас любой здравомыслящий человек знает, сколько хрупок и прозрачен наш мир, и убеждён, что достижение единства необходимо.

Дорога в двадцать первый век, новое тысячелетие – это узкий путь воли, долга и ответственности жителей Земли за их общее будущее, ответственность за сохранение и развитие творческих способностей людей, желания жить и давать жизнь своим детям в любви и взаимопонимании в красивом, благоустроенном, безопасном мире. Люди двадцать первого века обязаны реализовать мощнейшие созидательные стратегии развития разумной жизни на Земле. В нашем столетии человечество сделало первые шаги к единству. Независимо от нашего желания или нежелания мы находимся на пути к появлению единой земной цивилизации.

Осознавая свою сопричастность и ответственность за происходящее на планете, и желая содействовать этой благородной деятельности, мы, участники Международной комплексной антарктической экспедиции «MILLENNIUM EXPEDITION», обращаемся ко всем людям доброй воли с предложением поддержать наш МЕМОРАНДУМ и принять участие в международном проекте «Перспективный мир – дорога нового тысячелетия».

Поздравляем всех жителей планеты Земля с наступлением нового века и тысячелетия. Наполним свои сердца и души радостью, светом новых знаний, счастьем и гордостью за свершения человечества, любовью ко всем людям, всему живому на нашей удивительно красивой планете. Мира и счастья тебе, Земля!

С помощью всех членов экспедиции готовим воздушный шар к старту. Оболочка шара и баллон весят более 350 килограммов. Все торжественно как старт космической ракеты. И вот шар отрывается. И мы, и американские полярники кричат «ура!». Шар поднялся на высоту 5000 метров над уровнем моря. Шар «дышал» и дымился, как локомотив при сильном морозе. За один час газ вышел и шар приледнился вдалеке от Южного полюса.

Впервые над Южным полюсом взмывает в небо тепловой воздушный шар, который пилотировали втроем Иван Трифонов (Австрия), Анульфо Гонзалес и Фаустино Мортера (Испания), он совершит этот уникальный полет – полет в историю. Наконец, сбылась мечта Ивана Трифонова – он парит над Южным полюсом, и мы этому безмерно рады. Двадцать часов, проведенных на Южном полюсе, пролетели, как один миг, сказочный и фантастический. Наш радист Юрий Заруба вместе с радистами американской станции работает в эфире, сообщая о достижении нашей экспедицией южной точки нашего общего дома – планеты Земля.

9 января 2000 года. Мы отправляемся в обратный путь. Последние фотографии, последние объятия, последние слова прощания. На часах 00

часов 20 минут. Температура минус 37 градусов и скорость ветра 5 метров в секунду, когда вездеходы выехали по меридиану 80 градусов западной долготы. И уже через час пути станция «Амундсен – Скотт» превращается в точку на горизонте. Прощай, Южный полюс!

Обратный путь состоял из поломок, остановок и капризов наших американских попутчиков. То мы едем слишком быстро, то слишком медленно, то пахнет соляжкой. Хотя все прекрасно понимают, что это не отель «Хилтон», и тем не менее. После двенадцати часов пути решили отдохнуть. Яркое солнце, облака, плывущие вдоль ледяной поверхности, трещины и заструги и где-то за стеной Южный полюс. Тепло и радушие друзей, полеты над станцией «Амундсен – Скотт» наших друзей, неужели все это было со мной? Неужели мне это не приснилось? Я дергаю себя за бороду, щиплю за щеку – нет, это не сон, это прекрасное воспоминание дня, еще не ушедшего в историю. Я погружаюсь в сон в надежде, что мне приснятся Руаль Амундсен и Роберт Скотт, но сон поглощает меня полностью, не оставляя никакой надежды на сновидения. Полная темнота.

Мы проспали около 7 часов. Наскоро перекусив (то ли завтрак, то ли ужин), заправляю термосы чаем. Яркое солнце, искрящийся снег и – полный вперед.

Опять поломки, заструги, трещины. В одну из таких трещин влетает на полном ходу машина Чукова. Капитально влетает. Мы выскакиваем, разгружаем пневматик, про себя ругая механика-водителя, но облачность такая, что не видно пальцев вытянутой руки – сплошное «молоко». Слава Богу, все живые. Снова в путь. Иностранцы повеселели, думаю, радуются, что остались живы. Изобилие солнца, переливающиеся облака, ужасные заструги, покрытые искрами кристаллов, сверкающий лед, и на фоне этой волшебной сказки – наши небритые лица, изнуряющий ремонт техники, первое, второе, третье – все в одной тарелке, ну разве это не замечательно?

Тут Боб Христенсен по рации заявляет, что оставил свой бумажник на полярной станции. На ходу Юрий Заруба связывается с американской станцией «Мак Мердо», те, в свою очередь, с полярниками Южного полюса. Через некоторое время нам пришло сообщение, что бумажник найден и будет переправлен в Нью-Йорк по адресу Боба. Интересно, что было бы, если бы Боб забыл свой бумажник у нас, в Мухостранске? Личный врач Боба Куртис Лебер постоянно бузит. То он угорает от работы двигателя, то мы медленно едем. Да и на видео снимает только поломки, приготовления пищи и туалет. Видимо, он только этим и живет.

У Мазуркевича прицеп развалился полностью. Переложили его на другой прицеп, сняв колеса. До промежуточного лагеря остались считанные километры. Лишь бы дотянуть. Навигационная система GPS работает плохо – сели батарейки. Скорость от 27 до 30 км/час. Высота 1547 метров. До базы 6 километров. Мы уже видим друг друга. Выстраиваем машины в колонну,

в небо Антарктиды летят звуковые сигналы наших вездеходов, работают мигалки. Здравствуйте, ребята! Конец ожиданиям. Мы сделали это!

10 января 2000 года. 20 часов 35 минут. Праздничный ужин – и отбой.

В наше отсутствие ребята не скучали. Недалеко располагался горный массив – решили сходить туда на экскурсию. Протопав три часа в сторону гор, были несказанно удивлены, почему не приблизились ни на йоту. И только потом, изучив карту, определили это «недалеко» – 60 километров. Прозрачность атмосферы сыграла с ними злую шутку.

Местность промежуточного лагеря была изрезана трещинами, большими и малыми, и чтобы не сгинуть в них навеки, ребята обозначили круги вокруг «подбазы». Один круг – около 40 минут ходьбы. Так и коротали время «нарезая» круги вокруг лагеря.

7 января, на Рождество, с одним из австрийцев, Эрнстом Цинобелом, оставшимся в лагере, приключилось несчастье. Как определил наш Айболит – В. Петлах, у него забарахлили почки. Пока можно было терпеть, он молчал. Ребята, как могли, помогали. Грели постоянно кипяток и заливали его в пластиковые бутылки. Горячие бутылки укладывали в спальник Эрнста и меняли их по мере охлаждения. Но когда прижало основательно, он связался со своей австрийской страховой компанией в Европе и обрисовал ситуацию. Те, в свою очередь, связались с американской станцией в Антарктиде и уточнили координаты промежуточного лагеря. Когда переговоры были закончены, австрийская компания подтвердила гарантию оплаты эвакуации их клиента, и самолет вылетел за больным, но безрезультатно. Аэронавигация над Антарктидой – дело весьма сложное. На сотни километров расстилается белая однообразная равнина без приметных ориентиров – глазу не за что зацепиться. Даже сами станции – песчинки в безбрежном море, когда куда ни кинь взор – всюду белое пространство. А если еще и низкая облачность – нас вообще не найти.

Со второй попытки двухмоторный «ОТТЕР» нашел подбазу, сел рядом с лагерем. Вместе с врачом прилетел и кинооператор. Воспользовавшись ситуацией, часть иностранцев, «договорившись» с пилотами, решила вернуться. Смешно было видеть бегущих с чемоданами людей. Последним на побег решился корейский кинооператор О. Бон. Он бежал уже за движущимся самолетом, на ходу забрасывая в лок свою нехитрую поклажу. Разбег – и «ОТТЕР» оторвался от ледового панциря Антарктиды. Вот так работают страховые компании Европы. А не приведи Господи, если что-либо подобное случится с россиянином?

* * *

Выход на базу «Патриот-Хиллс» назначен на 11 января. Буквально все участвуют в подготовке пневмовездеходов к последнему броску в базовый лагерь. Проверяются все узлы, заменяются подшипники и

редукторы, проводятся сварочные работы. С Игорем Быком чиним аппарат для кипячения воды. Принято решение часть горючего и продовольствия оставить здесь, в промежуточном лагере, обозначив это место вешками и флажками, символизирующими нашу экспедицию. Местоположение лагеря зафиксировали на GPS и сообщили американцам. Теперь на картах он будет с названием «Средний». Может быть, кому-то пригодится наше снаряжение. Я укрепляю тут же елочку, хотя прекрасно понимаю, что через 3-4 года все это скроется под снегом. Нас 26 человек и 8 машин. Яркое солнце и сильная метель. Защитные очки снять практически невозможно. Если без очков – то эффект электросварки. Мне вспоминается анекдот – спрашивают: «А можно на солнце посмотреть через увеличительное стекло?» – «Можно, но два раза» – «Почему?» – «Один раз левым глазом, второй – правым». Весь день в пути, частые ремонты, хотя запчасти уже на нуле. Поломки серьезные: полетел редуктор у Сан Саныча, у Юрия Судака развалился подшипник, потеряно колесо. Снег настолько белый, что, когда едешь следом за впереди идущей машиной, замечаешь темные точки, это шарики с подшипника. Но колесо на прицепе пока держится. По радиии кричишь: «Саныч, сейчас колесо потеряешь!» И вот оно уже катится отдельно, толкаемое сильным ветром. Пройдено более половины пути до базового лагеря. Сначала проглядывались «старые» следы, но потом и они исчезли, видимо, на некоторых участках была пурга или проносился стоковый ветер. Как и прежде, двигаемся волнами от гребня до гребня, постепенно понижаясь по высоте. Скорость приличная. Думаю, как же ребятам отдать сухой паек. У меня под рукой список всех участников и размещение их по машинам. Я укладываю продукты в ящики и связываюсь по радиии с водителями. Кричу: «Ребята, не вижу вас! Но если ехать по следам, то левая коробка – это машина номер 3, правая коробка – машина номер 8. Смотрите не перепутайте!» Оставляем груз – едем дальше. Через некоторое время в эфире слышим: «Спасибо, груз принят». Ближе к вечеру привал, готовим с Игорем Быком горячее, кормим ребят.

Утром 12 января тронулись в путь. Погода солнечная, ветер попутный... Скрипят прицепы, до «Патриот-Хиллс» 220 километров. Приближаемся к месту, где Чуков, когда шел к Южному полюсу три года назад, оставил ненужное снаряжение. Это алюминиевые палки и альпинистские кошки. Алюминиевые палки длиной более трех метров были на полтора метра засыпаны снегом. Остановились в этой точке и лопатой раскопали яму. Все осталось в целости, как будто прошло три дня. Палки эти я достал на Саратовском авиационном заводе. Осматриваем машины и готовим их к последнему броску в базовый лагерь. Пришлось опять заменять подшипники на прицепах машин № 4 и № 3. Я подзаряжаю аккумулятор, который нужен для печки. Печку так часто чиним, что она едет в полуразобранном виде. Причина даже в том, что в солярке всё таки есть вода, а она имеет свойство замерзать на морозе. Хорошо, что конструкция вездехода предусмотрела работу

колес в автономном режиме. Так что одним больше, одним меньше – не имеет значения. Гонка сумасшедшая.

В 18 часов не выдерживают ни техника, ни люди. Участок очень сложный, и всех сморило от усталости. Отбой. До «Патриот-Хиллс» остается 110 километров.

13 января находим очередную бочку с горючим. Заправляемся. На оставленные бочки с горючим с помощью прибора навигатора выходим точно. Уже видны хребты гор, рядом с которыми наша база. Справа опять знакомый ориентир – три вершины, значит, нам левее. Нас ждут с нетерпением. На многих машинах с одного борта три колеса, с другого – два. Колеса везем с собой, прикрепив их на крыше, отчего наши вездеходы издали напоминают танки. Где мы находимся – низкая облачность. Вдали видны палатки нашего лагеря и сезонная американская база. Все машины собрались вместе. Последний ремонт, по радиации уже разговариваем с лагерем.

Мы практически доказали реальную возможность и эффективность применения пневмовездеходов для проведения маршрутов огромной протяженности при изучении внутриконтинентальных пространств Антарктиды в условиях холодов, больших абсолютных высот, сильной пурги, бездонных трещин, бескрайних снежно-ледяных просторов.

Выстраиваемся в «колонну по одному». Оператор снимает последние километры нашего легендарного похода. Рядом с палатками стоят ребята. Они дождались. Ждать всегда тяжелее. На антенне развевается наш российский трехцветный флаг. Машины въезжают в лагерь. Замыкающая машина глохнет буквально в пятидесяти метрах от лагеря, ее дружно подхватывают ребята на руки и вкатывают в лагерь под крики и возгласы встречающих. Ура! В 6.00 прибыли. Теплая встреча плавно переросла в торжественные мероприятия по поводу окончания маршрута. Ух и устали же мы!

14 января 2000 года. Погода сильно испортилась. Горы затянуло низкой облачностью. Мы побывали на базе американцев «Патриот-Хиллс», посетили их столовую. Начальник станции был радужен к нам, поставив памятные печати на всем том, что было у нас под рукой. Со мной были вымпелы г. Энгельса, изготовленные по инициативе предприятия «Водоканал». Мой давний друг Александр Ананьев, возглавлявший это предприятие многие годы, очень хотел, чтобы о нашем городе узнали далеко за пределами России. Так оно и случилось: Россия и «Водоканал» ассоциировались в понятии моих друзей-иностранцев как единое целое, а фразу «Ананьефф – карашо!» я слышал еще много раз. Единственное, что никак не могли понять иностранцы, что означает слово «Водоканал». Переводчик мне перевел буквально следующее: «Ох и богатый же друг у этого русского полярника, если у него водка по каналам течет».

Участники экспедиции оставили мне свои автографы, мы обменялись сувенирами и визитными карточками. В этот день мы провели акцию «Марш мира». Представители 18 стран, участники экспедиции, поставили свои знамена

рядом и сфотографировались на память. Нами было подписано обращение к главам всех государств, что XXI век должен быть веком без войн, наркотиков и насилия. Впоследствии это обращение было передано Генеральному секретарю ООН.

В ожидании Ила, который должен транспортировать нас в Чили, а затем и домой, в Россию, каждый занимался своим делом. Сергей Калабухов катался с горы на сноуборде, пытался подняться с парашютом в небо, стоя на том же сноуборде. Радисты общались со всем миром, техники-механики разбирали вездеходы и упаковывали их в фермы, а я с ребятами отправился к тому месту, где в 1993 году потерпел аварию самолет ДС-6, не дотянув до базы 10 километров. Пилот был легко ранен, а о судьбе собак, находившихся в момент аварии в салоне самолета, остается только догадываться.

Самолет почти занесен снегом, видны только хвост и антенна. Мы раскопали снег и через окно пилотной кабины спустились в салон самолета. Здесь все, как было раньше. Оставленный кем-то из экипажа пирожок – я разломил его, он оказался с маслинами. Газеты, журналы, личные вещи. Иней, как фантастические виноградные гроздья, свисает с потолка. Жутковатое зрелище. Вот уж воистину, в Антарктиде ничего не пропадает.

Мы покинули это мрачное место и отправились на перевал. Фото на память, сувениры – камешки с горы Винстона, они до сих пор хранят холод Антарктиды, стоит лишь к ним прикоснуться. С перевала открывается великолепная панорама на громадную ледяную реку, которая незаметно движется в сторону моря.

Вечером играли в футбол. Своеобразный антарктический чемпионат. Играли сборные Азии и Европы. Мы разделились по тому, кто живет с какой стороны Уральских гор. Матч был нешуточный. Кому-то даже разбили ухо, ведь на ногах у нас тяжелые ботинки. Итог матча – победа Азии со счетом 2:0. Собравшись в палатке, по очереди рассказывали интересные моменты в жизни каждого. Беседы иногда переходили в научные лекции, ведь народ собрался разных специальностей. Кто-то спал многие часы напролет. Я заходил к радистам, постоянно работающим в эфире, к механикам, готовившим технику к погрузке, беседовал с Иваном Трифоновым о его путешествиях.

15 января. Погоды для посадки Ила как не было, так и нет. Готовимся к отъезду. Кормлю ребят, как «на убой» – не везти же продукты назад. Масло зарываю в снег, все скоропортящееся готовлю в огромных количествах. Общайтесь, ребята! «Условное» питание закончилось. В вопросе кормления участников экспедиции Бета оказывала мне большую помощь. Она хорошо разговаривала на английском, и ее тихий, добрый голос всегда успокаивал отдельных недовольных. А малазийских парашютистов она взяла под свою опеку, так как трудно было им угодить в меню. А так, в принципе, все готово к отправке. Был бы самолет. На улице минус 18. Вечером отправились на законсервированную чилийскую станцию. Она похожа на летающую тарелку. Нам не составило труда попасть вовнутрь. Идеальная чистота и порядок. Сферический коридор уставлен

снегоходами и лыжами. Столы, ящики со снаряжением, аккуратно заправлены кровати. В медпункте все готово к приему больных. В помещении тепло, а за окном метет поземка. Надвигается метель. Пора возвращаться.

16 января Иван Трифонов решил сжечь последний газ и покататься на шаре всех желающих. Полет был с 12 приземлениями, и каждый полетал несколько минут в небе Антарктики по очереди. Но пришлось желающим бегать и ехать на машине под медленно плывущим в небе шаром по неровным застругам. Шар начал свой «прогулочный» маршрут недалеко от американской станции. И вот шар опускается рядом с нашими палатками.

Я не сразу понял, что австриец машет мне. Оглядываюсь, рядом никого. Верно, меня зовет. Я подошел и понял, что Иван приглашает меня в полет. Вот это подарок! Вот это да!

С замиранием сердца сажусь рядом, ловлю на себе завистливые взгляды ребят-полярников. Шар «МАХ.06.76» медленно поднимается ввысь, гудит газовая горелка. На какое-то время воцарилась мертвая тишина. Только слышно шипение огня в горелке да свист ветра по куполу шара. Выше, выше, еще выше – и тишина сменяется вздохом восхищения. Зрелище потрясающее. Я смотрю на ребят, которые остались внизу: маленькие разноцветные точки двигаются по белому полю Антарктиды, а вокруг пространство и время, время и вечность, вечность и я. Я по-хорошему завидовал и Ивану, и себе. Ну кто еще из покровчан когда-либо взлетит ввысь, над антарктическим безмолвием? Хотел бы я с этим счастливчиком обменяться впечатлениями. Но вот шар пошел вниз, и с высоты двух метров я прыгаю в снег, а мое место занял кто-то другой.

Два последующих дня играем в карты, отсыпаемся, упаковываем снаряжение, убираем мусор. Откапываем после метели снаряжение и мусор. Испанцы Анульфо Ганзалес и Диего Креадо из снега строили какую-то скульптуру, иногда посматривая на меня. Я, не обращая внимания, занимался своими делами. И после завершения они подозвали меня и показали свое произведение искусства. Это была голова из снега, вернее, мой портрет – на память.

До чилийского аэропорта рукой подать, каких-то четыре часа лёту, а мы вот уже второй раз поднимаем Ил-76 из Пуанта-Аренаса и второй раз, когда самолет уже находится в воздухе, мы возвращаем его обратно. Низкая облачность, посадка невозможна. Наконец-то 18 января связались по радиотелефону с экипажем самолета и даем «добро» на вылет к нам. Постепенно стаскиваем все оборудование к месту, где сядет самолет. Упаковываем весь мусор, разбираем вездеходы, так много поработавшие в этой экспедиции. Наводим порядок на месте нашего базового лагеря, так как американцы ходили вокруг и высматривали, что же мы бросим.

Перед посадкой самолета я пошел в сторону гор, чтобы набрать камней на память. И уже с горы я наблюдал за посадкой Ил-76. Это была уже третья посадка нашего геройского Ил-76, борт 76735. Самолет привез часть грузов для американской станции. Мы грузимся быстро, так как погода может испортиться.

Вместе с нами на самолете улетала часть американцев со своей базы, и среди них были астронавты Джон Суиджерт (летал на «Аполлоне-13») и Джеймс Ловелл (летавший на «Джемини-7», «Джемини-12», «Аполлон – 8», «Аполлон – 13»). Через переводчика мы общались с ними, и я им рассказал, откуда я, и что мой отец Смилевцев Демьян Григорьевич встречал нашего первого космонавта планеты Ю. А. Гагарина после орбитального полета, приземлившегося на Саратовской земле, вблизи города Энгельса. Гагарин – герой нашей эпохи. С астронавтами я сидел рядом в самолете и почувствовал как-то свою скромную сопричастность к полету космонавтов. Действительно, пути человеческие непредсказуемые, они часто пересекаются в жизни случайно. Поистине, мир тесен. Мы покидаем Антарктиду, наш борт берет курс на Чили. Под нами океан, айсберги и все то, что стало нам за это время родным и близким.

* * *

Когда затрагивается тема «Человек и Антарктида», возникает вопрос о значении полярного континента в жизни человечества, о том, как могут оправдаться затраты и усилия, направленные на работу экспедиций в этом суровом крае. Отвечая на этот вопрос, следует иметь в виду, что исследования в Антарктиде – не самоцель, а один из участков большого фронта изучения геофизических и географических процессов планетарного масштаба. Эти процессы определяют климат Земли, условия радиосвязи, а также возможности космической, воздушной и морской навигации. Антарктический участок фронта исследований науки о Земле – один из самых трудных и дорогостоящих, но вместе с тем и один из наиболее важных. В Антарктике расположены Южный магнитный и геомагнитный полюсы планеты и область формирования самых холодных воздушных, океанических и самых крупных ледяных масс. Поэтому в период Международного геофизического года Антарктида стала местом обширных научных наблюдений 12 стран, а в 1959 г. с подписанием Международного договора об Антарктике превратилась в первый континент мира, на котором была запрещена всякая военная деятельность, строительство военных объектов, проведение маневров и испытаний атомных взрывов и захоронение атомных отходов.

Таким образом, изучение Антарктики явилось многообещающим примером международного сотрудничества в мирных целях.

Помимо большого значения для науки о Земле, Антарктика ценна своими природными ресурсами. В настоящее время эти ресурсы добываются только в морской Антарктике – месте самых крупных в мире скоплений китов. Но в будущем возможны разработки минерального сырья на континенте. В наш век освоения космоса не оправдано положение, при котором проблема использования шестого континента человечеством не вызывает еще достаточного внимания со стороны ученых.

Геологические исследования начали проводиться с 1956 года. Каменного угля в недрах Антарктиды очень много, больше, чем на всех остальных континентах

вместе взятых. Богат материк и железными рудами. Открыты места залегания меди, никеля, графита, свинца, олова, молибдена. Представляют интерес также месторождения берилла, топаза, горного хрусталя, а также серебра и золота.

Имеются достоверные сведения о следах редких металлов – урана, тория, тантала. В некоторых районах найдены значительные запасы чистого мрамора. Интересно, что из мрамора, добытого из месторождения на мысе Марблпойнт, был изготовлен постамент памятника Р. Скотту.

Антарктида – страна своеобразной и величественной природы, край самого чистого воздуха и яркого солнца – всегда останется притягательной целью путешествий и всегда будет иметь своих верных почитателей, своих ученых, практиков, художников и поэтов.

Прощай, Антарктида! Теперь ты нам не кажешься такой загадочной. Мы узнали тебя. Так будь же добра к другим людям.

18 января 2000 года, опять знакомый отель и наш друг Освальд, улыбаясь, спешит нам навстречу.

Пока мы смываем антарктическую усталость, подставляя руки и спины под струи горячей воды, на стол выставляется безумное количество замечательного вина из подвалов нашего чилийского друга. На сковородке жарится сумасшедшее количество мяса, море приправы, море фруктов, море улыбок. Мы сидим бок о бок за столом, поднимая бокалы за то, что было, за то, что будет. Чилийское небо покрывает нас черным покрывалом, сплошь усеянным звездами. Как это непривычно после полярного дня Антарктиды. Я хожу по земле и не нахожу снега. Четыре часа лету – и совсем другой мир. В гостинице смотрим телевизор, переключая каналы. Где-то пожары, где-то наводнение, у нас в стране вообще новое руководство.

19 января отдыхали, кто как мог. Ходили осматривать окрестности города, ходили на кладбище, в супермаркетах покупали сувениры. Я ходил на берег Магелланова пролива посидеть на камнях и в последний раз посмотреть на горы Огненной Земли. А уже 20 января мы находимся на экваторе. Опять аэропорт острова Сал республики Кабо Верде. Океан дарит нам тепло своего могущества, мы, как дети, плаваем и ныряем, забросив далеко на пляже свои вещи. Африканское солнце оставляет на наших телах свои прощальные поцелуи, и в зимней Москве на мою обгорелую физиономию с удивлением взирают друзья и знакомые: откуда ты, приятель?

А я и сам не знаю, откуда.

За этот месяц в моей жизни было столько всего, что по прошествии определенного времени я и сам верю с трудом в то, что это было со мной. Было ли?

Да. В моей жизни была Антарктида – далекая, сказочная страна.

Там я оставил частичку души, частичку сердца, частичку себя. Я не знаю, представится ли мне еще такая возможность – обнять эту сильную, красивую и

неласковую женщину. Знаю одно, что моя Антарктида останется в моем сердце навсегда. И я бесконечно благодарен ей за это.

Итоги экспедиции

Приняло участие 88 человек из Австрии, Англии, Республики Беларусь, Германии, Джибути, Индии, Испании, Канады, Кыргызстана, Литвы, Малайзии, Нидерландов, России, США, Франции, Южной Кореи, Японии.

В Антарктиде состоялась церемония старта «Марша Мира», первого этапа большой экспедиционной программы «Перспективный мир – Дорога в Третье Тысячелетие», которая поддержана Российским комитетом по подготовке к встрече третьего тысячелетия и празднования 2000-летия Христианства.

Впервые в мире выполнено: посадка тяжелого транспортного самолета Ил-76 ТД авиакомпании «Аэроконцепт» на ледовую поверхность ледника Антарктиды на 80-м градусе южной широты;

парашютный десант в составе 32 человек из 12 стран;

успешное испытание новых пневмозедеходов с шинами сверхнизкого давления, которые прошли 4000 километров до Южного полюса и обратно;

подъем воздушного шара в районах 80, 85 и 90 градусов южной широты;

прыжок с парашютом из корзины воздушного шара на 85 градусе южной широты;

в честь 2000-летия Христианства поставлен православный крест на Южном полюсе;

осуществлена связь – более 12 000 радиосеансов с радиолюбителями более 120 стран мира всех континентов;

проведен комплекс научно-исследовательских работ по программе геоэкологии МГУ, а также методико-психологических наблюдений по программам Института военной медицины и Института проблем выживания в экстремальных условиях;

испытано новое снаряжение и новые варианты приготовления пищи в полевых условиях;

отработаны варианты поисково-спасательных работ с использованием средств космической навигации; проведены соревнования по футболу и шахматам.

Экспедиция благополучно завершилась 23 января 2000 года с прибытием основной группы в Москву.



Книга вторая

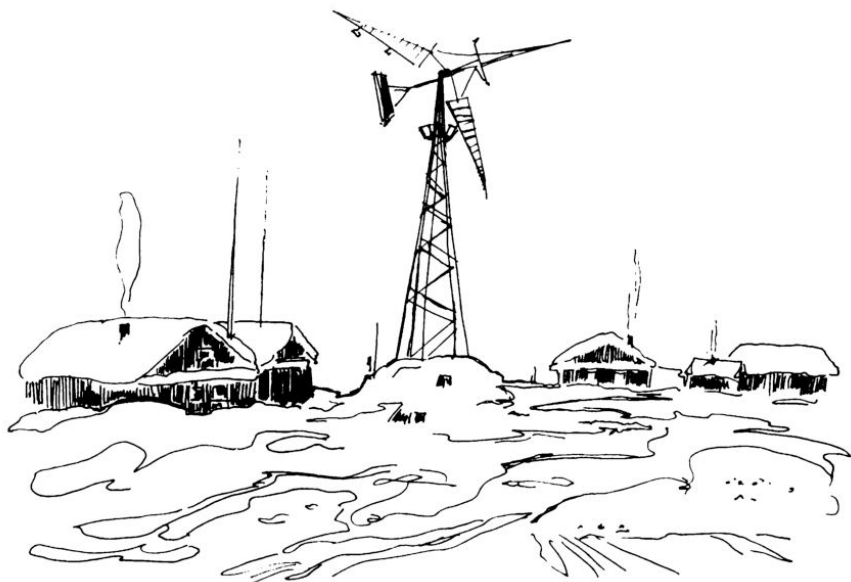
***В ЭФИРЕ
ЗАТЕРЯННЫЕ
ОСТРОВА***



Это Центральная Арктика. Карское море. Одно из самых суровых мест на нашей планете. Совсем недавно эти ледяные глыбы, этот снег и множество островов, всё, что располагалось к северу от северных границ Советского Союза до самого полюса, гордо именовалось «Арктические владения СССР». Этих островов вы не найдёте на обычных географических картах. На этих островах взлетали и садились стратегические бомбардировщики, здесь проводились ядерные испытания, а с космодромов каждую неделю стартовали ракеты.

Следы былого величия до сих пор можно найти на пустынных клочках суши... Как затонувшие корабли, хранят они память о своих обитателях. В апреле 2001 года из Норильска отправилась необычная экспедиция, участники которой – известные в России и в мире радиоспортсмены, решили выйти в эфир с затерянных островов Центральной Арктики.

МЕЧТА СТАНОВИТСЯ РЕАЛЬНОСТЬЮ



Все участники собрались из различных городов нашей страны в заполярном городе Норильске.

Главным спонсором экспедиции выступил ОАО «ГМК «Норильский никель». Все мероприятия были спланированы в честь столетнего юбилея первого руководителя Норильского горно-металлургического комбината Авраамия Павловича Завенягина. Норильск сегодня – это, в мировом масштабе, пятая часть никеля, половина палладия и четвёртая часть платины.

Старейшее предприятие Норильского комбината – никелевый завод, крупнейший в мире производитель никеля и сверхчистого электролитного кобальта.

Как раз 14 апреля пришлось на Пасху, и мы посетили церковь, расположенную в центре города. Хотя и живём мы в XXI веке, но многое зависит от милости Божьей. Повезёт ли с погодой, будет ли прохождение радиосигналов и вообще, долетим ли до далёких островов?.. Настоятель храма «Всех Скорбящих Радость» протоиерей отец Сергей отслужил молебен во здравие всех участников экспедиции.

Но самое главное, что всё это, и мы в том числе, находимся на полуострове Таймыр. Омываемый двумя полярными морями – Карским и Лаптевых, с врезающимися глубоко в сушу на западе и востоке крупными заливами – Енисейским и Хатангским, Таймыр представляет собой один из немногих сохранившихся на земле уголков дикой северной природы, являющийся важным регулятором жизни биосферы, хранителем природных генотипов.

Северную часть полуострова занимают горы Бырранга, полого спускающиеся к берегу моря и круто обрывающиеся на юге у озера Таймыр. Совсем недалеко от Норильска расположено плато Путорана, возвышающееся над уровнем моря на 1200 – 1700 метров. Отроги гор видны с центральных улиц города. Всю территорию полуострова площадью 900 квадратных километров занимает Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ, центром которого является город Дудинка.

... Вы, конечно, будете смеяться, но нас тринадцать. Шестеро радиолюбителей, которые все это и удумали, четверо москвичей-полярников и трое кинооператоров – съёмочная группа продюсерского центра «LBL-Сибирь». Наша главная цель – остров Ушакова, сравнительно небольшой клочок земли, покрытый ледяным куполом, такая маленькая Антарктида в Центральной Арктике. Двоих из радистов – Валеру Сушкова (RW3GW) из Липецка и нашего новосибирца Юру Зарубу (UA9OBA) мы знаем ещё по Антарктиде. Удивительно – после экспедиции к Южному полюсу прошло уже почти полтора года, а ощущение такое, будто всё ещё продолжается.

Наш состав экспедиции:

-
- Корюкина Виктория – радиолюбитель, руководитель экспедиции (г. Норильск);
 - Заруба Юрий – председатель совета сибирских федераций радистов (г. Новосибирск);
 - Сушков Валерий – председатель клуба радиолюбителей-путешественников «Русский Робинзон» (г. Липецк);
 - Чуков Владимир – президент Экспедиционного центра «Арктика» (г. Москва);
 - Цветков Павел – начальник коллективной радиостанции (г. Красноярск);
 - Моисеев Андрей – радиолюбитель (г. Норильск);
 - Сухарев Александр – радиолюбитель (г. Новосибирск);
 - Государев Слава – начальник Северной экспедиции географического факультета МГУ (г. Москва);
 - Сафонов Леонид – механик ЭЦ «Арктика» (г. Москва);
 - Смилевцев Игорь – завхоз экспедиции, участник ЭЦ «Арктика», зам. начальника службы спасения (г. Энгельс Саратовской обл.);
 - Рассказов Евгений – генеральный продюсер LBL-Сибирь (г. Новосибирск);
 - Мамлин Борис – шеф-редактор LBL-Сибирь (г. Новосибирск);
 - Фрик Андрей – видеооператор (г. Новосибирск).

Из бортового журнала первой советской высокоширотной экспедиции на ледоколе «Садко», 1 сентября 1935 года:

«Прямо по курсу в тумане увидели берег, покрытый льдом. Остановили ход. В 19 час. 30 мин. дали малый ход и пошли к берегу вновь открытой земли. Посланные на катере люди уточнили, что «Садко» подошел к неизвестному острову, которому было присвоено имя начальника экспедиции Георгия Алексеевича Ушакова. Ледяная шапка острова расположена выше уровня океана (250 метров), и, следовательно, сам остров – это остаток горного древнего сооружения, выходящего на поверхность».

Вот всё, что удалось прочитать об острове нашей мечты в четвертом томе «ИСТОРИИ ОТКРЫТИЯ И ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ» издания 1969 года.

Что мы забыли на острове Ушакова? Если вы до сих пор не держали в руках QSL-карточку и не знаете, что такое QSO, если на крыше вашего дома не установлена гигантская радиомачта и ночами вы не слышите соседа, выкрикивающего за стеной что-нибудь вроде: «Ульяна-Анна-девять-Ольга-Борис-Анна, вам пять-девять, сообщите мой рапорт...», объясняю подробно. Рядом с нами, бок о бок живут они. С виду они ничем не отличаются от нас: руки-ноги на месте, головы, на первый взгляд, тоже. Но это только на первый взгляд. Свои головы они обменяли при покупке своего первого трансивера –

приемника-передатчика, если по-русски. Вместе с головами они потеряли и имена с фамилиями, по крайней мере, они используют их гораздо реже, чем цифро-буквенные коды. Они метят свои жилища огромными мачтами со множеством рогов и по ночам хвастаются друг перед другом высотой и количеством этих самых рогов. Некоторые из них уже давно используют в своих целях Луну. Они посылают туда сигналы, и сигналы эти, отражаясь от ночного светила, достигают обратной стороны Земли. И всё это ради того, чтобы прокричать в микрофон свой код, услышать в ответ из какой-нибудь Кении или Бутана нечто подобное, обменяться зашифрованной и ясной только для них информацией о силе сигнала. И снова до изнеможения вращать ручки, крутить рога антенны «на Америку» или «на Европу», жать кнопки и щелкать тумблерами в поисках очередного собрата по разуму. Они называют себя радиолюбителями или радиоспортсменами – они соревнуются в том, кто сколько успеет наловить в эфире себе подобных, и чем дальше, тем лучше. У них свои порядки и в географии – например, если кто-то из им подобных не вращал рогами с какого-нибудь острова и не вызывал с него к собратьям, то выходит, что этот самый остров и не открыт вовсе, а потому и на картах радиолюбительских его не сыскать. Придумали все это англичане еще в тридцатые годы, провозгласили международную программу «Islands on the air», и сегодня принц-радиолюбитель по имени Филипп (он по совместительству еще и королеве муж) проводит в Эссекской резиденции приемы в честь самых оголтелых. Поэтому в мире таких «непрозфиренных» островов с каждым днем становится всё меньше и меньше. Так вот, с островом Ушакова такая напасть и приключилась: полярники там работали лет тридцать, метеорологи, гляциологи, но ни разу в эфир не выходил ни один радиолюбитель.

Прибыв в Норильск, мы разместились в центральной гостинице. Один день был потрачен на заготовку продуктов для экспедиции. Вместе с Викторией Корюкиной мы побывали на всех оптовках и во многих магазинах. Виктория уговорила многих руководителей оказать помощь в обеспечении нас необходимым ассортиментом для поддержания работоспособности в экстремальных условиях Арктики. Конечно, в свою очередь нами была обещана реклама всем спонсорам.

Но неотвратно наступал день отлёта. Сегодня утром мы улетали из Норильска. Несмотря на всевозможные предварительные договоренности, заплаченные деньги и клятвенные заверения местных властей во всесторонней поддержке, наш самолёт оказался забит окорочками, которые какой-то местный делец решил отвезти в Диксон. Организатор и руководитель нашей экспедиции – мадам Виктория Корюкина (RA0BM) – запугала местное начальство фамилиями норильского никельного начальства (в городе, обаянном своим появлением и существованием исключительно комбинату, эти фамилии равносильны заклинаниям или кодам бессмертия в компьютерных

«стрелялках»). Короче, выгрузили эти окорочка или мясо там какое-то, и аэропортовские грузчики затолкали наше железо в обычный рейсовый самолёт Ан-24, задержанный на два с половиной часа...

* * *

Юрий тычет пальцем в иллюминатор, мы прилипаем к стеклянному окошку и видим, что под нами остров, на берегу которого расположился небольшой посёлок, состоящий из 3-5-этажных зданий. Остров отделён от материка нешироким проливом. На побережье континента рядами выстроились дома, в порту высятся краны, на холмах разбросаны антенны.

Через несколько минут мы окажемся на острове Диксон, о котором каждый из нас знает ещё с детства. Это тот самый, единственный на побережье Карского моря порт, овеянный славой имён знаменитых полярников и путешественников, воспетый в стихах, описанный в многочисленных книгах. Именно отсюда лётчики устремлялись в ледовую разведку, в этот порт заходили после долгих и опасных плаваний суда ледокольного флота, в этом краю, отрезанные от остального мира, жили и трудились метеорологи.

Мне приходилось бывать здесь неоднократно в семидесятых годах. Жизнь и работа кипели в посёлке. Просто не верилось, что в этом крае, где зима продолжается восемь месяцев, а морозы доходят до пятидесяти градусов, строят на вечной мерзлоте многоквартирные дома, есть поликлиника и больница, Дом культуры, музей и даже самая северная в стране картинная галерея. Казалось невероятным, что люди здесь живут обычной жизнью, дети ходят в школы и детские сады, посреди арктической пустыни выращивают в теплицах овощи и содержат собственное стадо коров. Привлекала сюда, конечно, не только романтика Крайнего Севера и красота первозданной природы, но весьма приличные зарплаты, отличное снабжение, многочисленные льготы, налаженный быт, неплохое медицинское обслуживание. В ту пору в удобную гавань регулярно заходили суда, следующие по Северному морскому пути, и Диксон стали называть воротами Арктики.

Остров Диксон с его гаванью были известны и посещались русскими моряками ещё многие столетия назад. В 1738 году участники Великой Северной экспедиции нанесли остров на карту, дав ему название Большой Северо-Восточный. Они тогда обратили внимание на то, что гавань острова хорошо защищает корабли во время шторма. В 1875 г. А. Е. Норденшельд на зверобойной шхуне «Превен» стал на якорь у этого острова. Бухту, в которой судно нашло приют, он назвал гаванью Диксона в честь шведского купца О. Диксона, финансировавшего экспедицию. Позже, в 1879 году, А. И. Вилькицкий закрепил это название и за островом. В своём дневнике Норденшельд писал: «Я надеюсь, что эта гавань,

ныне пустая, в короткое время превратится в сборное место множества кораблей».

В 1915 году на острове была построена радиостанция – одна из первых на севере России. Её строили участник экспедиции Г. Седова к Северному полюсу П. Кушаков и инженер-электрик Л. Леске. По тем временам она была чудом техники: имела искровой передатчик мощностью 0,75 киловатта, детекторный приёмник «РОБТиТ», электроагрегат с керосиновым двигателем в пятнадцать лошадиных сил. Размещалась рация в маленькой бревенчатой избушке. Вся эта аппаратура прослужила около двадцати лет.

У меня эти картинки тоже вызывают какие-то странные чувства – радости от встречи с этим ни на что не похожим краем, ассоциации с картинками из книжек про полярников, нарисованных простыми линиями, и какой-то грусти... Здесь медленно движется время, здесь долгий полярный день и долгая полярная ночь. Наша гостиница тоже из области картинок сугубо арктических: двухэтажный барак в сугробах почти до крыши почему-то раскрашен камуфляжным образом в кривую желто-зеленую полосу, что не поддаётся логическому объяснению – снег здесь в июне ещё не тает, а в сентябре уже валит заново. А над чердачным окном с цветного портрета лукаво улыбается Ильич в кепке и ручкой машет: «Верной дорогой идёте, товарищи!» На островном аэродроме стоит Ли-2. Это такой самолёт двухмоторный, на них ещё в войну летали, а после войны и годов до восьмидесятых за надёжность их и неприхотливость в Арктике использовали. Рядом мемориальная плита, на которой надпись: «В память погибших в авиакатастрофе у мыса Стерлегова. 24 сентября 1995 года».

Ли-2 был удивительный самолёт, практически всепогодный, с идеальной аэродинамикой. Этот самолёт был очень красив: его геометрия, все его обводы были настолько пропорциональны, что он больше всех других самолётов походил на птицу, это совершенное творение природы. Поразительной красоты машина! Ли-2 – это и посадки на дрейфующий лёд, и ледовая разведка, и санитарные рейсы, и поиски льдины для полярных станций. Бесценной особенностью Ли-2 было то, что он мог произвести посадку на неподготовленную полосу – то, чего не могут себе позволить другие самолёты, за исключением Ан-2.

В любой книжке про Заполярье такая картинка есть. Здесь каждый домик, заваленный снегом по самую крышу, каждая мохнатая псина, глядящая на тебя хитрыми, по-волчьи раскосыми глазами, – это картинка из книжки о сильных и смелых людях, о бортмеханиках, гидрологах и прочем полярном человеке...

Население острова за последние годы сократилось в десять раз. По информации главы поселкового совета, население острова чуть

более восьмисот человек. И многие обрекают себя на забвение. Сейчас Диксон – печальная картина. Побродив по острову, попадаешь на место, где раньше располагались военные объекты. Картина, как зимой после Сталинградской битвы: брошенная техника, радиолокационные станции, вездеходы, полевые кухни, машины, масса новых покрышек, солдатские каски, шинели, сапоги, кучи радиоламп и магнетронов.

Тех, кто ещё остался на Диксоне, переселили поближе к побережью, в относительно новые дома. Большая часть посёлка пустует. Покинутые здания с выбитыми стёклами и дверьми, кривыми крылечками покосились и покрылись паутиной трещин. Заброшенные дворы полны мусора, бочек и брошенной техники. Сохранившиеся в изобилии на стенах домов изрядно полинявшие советские лозунги и плакаты добавляют нереальность этой картине. Место поражает своей неуютностью и неприбранностью, причём таким его сделало именно пребывание человека. Немногочисленные жители посёлка работают в порту, местном Гидрометцентре, рыбачат и охотятся.

На попутной машине добираюсь через пролив, в посёлок, расположенный уже на «материке». На самом высоком месте необычный памятник. Авторы памятника – художник Адель Абдрахимов и архитектор Евгений Попов. На небольшой площадке, образованной огромными глыбами диабазы, возвышается пьедестал, на который будто только что взшёл статный крепкий человек, облачённый в старомодную одежду русских землепроходцев Севера. Любопытно, кто хоть немного знаком с историей освоения Арктики, без труда узнал бы в этом вышедшем навстречу полярному ветру человеке Никифора Бегичева. В экспедиции Эдуарда Васильевича Толя Бегичев служил боцманом на яхте «Заря». Впоследствии он осел на Таймыре, исходил этот край вдоль и поперёк, открыв несколько островов. В 1927 году во время зимовки в низовьях Пясины его подкосила цинга. В устье этой реки, неподалеку от мыса Входной, его похоронили. В 1964 году его прах был перенесён в Диксон и вмурован в пьедестал памятника. Теперь монумент человеку, открывшему этот край, стоит посреди посёлка, будущее которого так же туманно, как и далёкий морской горизонт, в который со своего постаamenta вглядывается Никифор Бегичев.

Есть неподалёку, на окраине посёлка, одинокая могила, с которой связана одна из загадок Арктики. На крутом берегу гранитная плита, у основания которой морской якорь. Надпись на табличке, прикреплённая к граниту, гласит: «Тессем, норвежский моряк, член экспедиции м/ш «Мод». Погиб в 1920 году». В 1918 году Руаль Амундсен на шхуне «Мод» совершал путешествие вдоль северного побережья Евразии. Опасаясь за судьбу собранных научных материалов, он поручил своим спутникам – Питеру Тессему и Паулю Кнутсену – доставить их на полярную станцию

острова Диксон. Но в пункт назначения послание не дошло. Только в 1922 году были обнаружены останки человека на восточном берегу материка, напротив острова Диксон, километрах в трёх от полярной станции. Что произошло по пути движения этих отважных людей, до сих пор неизвестно. И возникают споры: а кто, собственно, похоронен рядом с посёлком?

Стоя на берегу, мы пытались представить себе, как по этому обрывистому склону карабкается измученный, истощённый человек. Возможно, он даже видел огни полярной станции, добраться до которой ему не хватило немного сил и удачи.

* * *

У столицы Арктики своя летопись. Одна из ярчайших её страниц – сражение полярников с тяжёлым фашистским линкором «Адмирал Шеер». Его называли «карманный» линкор. Он нёс на себе два самолёта и более трёх десятков орудий и торпедных аппаратов. Посылая рейдеры в разгар арктической навигации в Карское море и море Лаптевых, гитлеровцы рассчитывали перехватить восточные и западные караваны, потопить идущие с Дальнего Востока эсминцы, линейные ледоколы и большое количество транспортных судов и танкеров; высадкой сильного диверсионного десанта на остров Диксон захватить штаб морских операций западного сектора Арктики с документами, шифрами и картами, взорвать радиостанции и основные сооружения острова. Планировалось минными постановками с крейсеров, эсминцев, минных заградителей и подводных лодок в районе западных берегов Новой Земли изолировать Карское море, чем обеспечить успешные действия своего флота на востоке.

В ходе операции гитлеровцы стремились получить данные ледовой разведки для прохода вокруг Северной Земли на восток.

Линкор вошёл в Карское море в августе 1942 года. 26 августа посёлок был разбужен залпами орудий. Расчёты диксонской батареи из двух гаубиц открыли ответный огонь по немецкому рейдеру.

Каждый выстрел защитников Диксона словно высвечивал их. С рейдера видели, куда следует обрушить вал огня и металла. Но каждый береговой залп означал, что люди на этом клочке арктической сибирской земли стоят насмерть, что дорого обойдётся врагу северное пиратство. Батарея продолжала стрелять. Получив несколько прямых попаданий, линкор поставил дымовую завесу и скрылся в западном направлении.

В братской могиле на острове Диксон похоронены матросы и старшины, погибшие в том бою. 9 мая 1971 года на острове был открыт памятник воинам-североморцам. Над высоким берегом стоит фигура матроса. Подбородок его прижат к груди, бескозырка сдвинута на лоб. Лицо юное. Правой рукой он обхватил автомат, левую сжал в кулак.

Экспедиция на вертолёт – это много раз разгрузить снаряжение и запихнуть его, если удастся, обратно. Все наши вещи уплотнили так, что консервные банки помялись. Мы загружаем наш Ми-8МТВ – красу и гордость диксонского авиаотряда и лично его командира Сергея Михайловича Полетаева. Командир вертолёта сам из Новосибирска, работает на Крайнем Севере уже почти двадцать лет. Вертолёт действительно хорош – две с половиной тонны нашего имущества, тринадцать нас и семь человек экипажа для него не вопрос. По грузоподъемности, конечно, но отнюдь не по объёму. Несмотря на свою потрясающую грузоподъемность и надежность, по размерам это обычная «восьмерка». Мы забиваемся в щели, оставшиеся после загрузки под потолок, и «вертушка», побалтываясь и грохоча, набирает высоту, убаюкивая нас теплом и однообразными белыми пейзажами... Следующая точка, где предстоит дозаправиться, бухта Эклипс. Она названа в честь судна, зимовавшего в этом месте.

Экспедиция Свердруп на судне «Эклипс» была снаряжена летом 1914 года для поисков экспедиций Брусилова и Русанова. Русское правительство пригласило возглавить эту экспедицию известного полярного мореплавателя, бывшего капитана нансеновского «Фрама» Отто Свердруп.

Экспедиция на «Эклипсе» должна была осмотреть побережье Северного Ледовитого океана от устья Енисея до мыса Челюскина, остров Уединения и восточное побережье Северного острова Новой Земли. Радиостанция на «Эклипсе» была четырёхкиловаттная, с радиусом действия 800 километров.

- Эклипс, господа! Можно выйти! – Командир приоткрыл дверь кабины совсем чуть-чуть, чтобы не придавить дремавших под ней господ радиолюбителей.

...Лопастей вертолёт беззвучно вращаются в небе свинцового цвета. Солнца не видно. Не видно и горизонта – небо сливается со снегом. Холодно и ветрено. С одной стороны льды Карского моря, с другой – полуразрушенные домики заброшенной полярной станции. Это бухта Эклипс.

Нас встречают бородатые мужики в унтах, спортивных штанах и зеленых камуфляжных куртках. У каждого на плече автомат Калашникова. Пограничники. Вокруг передней стойки шасси вертолёт собирается свора мохнатых медведеобразных псов – обнюхивают «привет» с Диксона. Им, собакам, радиосвязи не надо... Собаки на Эклипсе различного «калибра». Удивили два пса весом по 60 – 70 килограммов. Не собаки, а настоящие лошади Пржевальского. Как объяснил нам начальник заставы, одна собака запросто тянет нарты с большой бочкой бензина. Тяжеловоз, а не собака. Сильна на короткие

расстояния, не всегда поворотлива, а потому не всегда смела. Встретишь с ней белого медведя, может так случиться, что не она будет защищать, а ты её.

Пока вертолётчики занимаются своей машиной, мы напрашиваемся погреться на заставу, потому что ужас как любопытно, как в таком месте можно ещё и границу охранять. Идем через заброшенный посёлок. Полярной станции больше нет.

Эта заставка – одна из самых труднодоступных точек нашей страны, связь с которой большую часть года поддерживается только по радио. Для заставы визит вертолёта – целое событие, он прилетает не чаще двух раз в год. Судно, доставляющее продукты и топливо, приходит раз в год, радиосвязь с внешним миром неустойчивая. Это действительно край земли. Посадочная площадка расположена прямо около берега моря с большими торосами. Унылый пейзаж дополняли огромные цистерны с топливом, развалины домишек, оставшиеся от выведенной части ПВО, кучи ржавых бочек, груды битого кирпича, покореженные ящики, в изобилии разбросанные вокруг, куски труб и обрывки проводов.

В этом месте я побывал в 1981 году. Тогда здесь располагалась радиотехническая рота, входившая в состав большей части РТВ, находившейся раньше в Диксоне. Помню, это было в разгар лета, лёд только отошёл от берега. В это время весь личный состав воинской части занимался ловлей красной рыбы и заготовкой её на зиму. Вертолёт, на котором прилетел я тогда, тоже дозаправлялся здесь. Нас пригласили на обед в солдатскую столовую, и там я с удивлением увидел приготовленную рыбу различных сортов и в большом количестве. По берегу тогда ходили солдаты – все в рыбьей чешуе, как «тридцать три богатыря».

Во время войны, в сентябре 1944 года, гитлеровцы совершили нападение на станцию. Здесь всплыли сразу две немецкие подводные лодки. Тёмной сентябрьской ночью они скрытно подошли к берегу и высадили десант из пятидесяти автоматчиков, после чего обе лодки залегли на дне, чтобы их не могли обнаружить с воздуха. Пятерых находившихся в доме зимовщиков захватили в плен, а затем расстреляли станцию из артиллерийских орудий. Пятеро наших зимовщиков, привезенных на подводных лодках в Данциг, отказались сотрудничать с немецкими метеорологами и просидели в концлагере до конца войны. Потом станцию восстановили и работали на ней не один десяток лет. Потом просто забросили. Грустная история.

Пограничники на Эклипсе обосновались в 1968 году. Подходим к заставе. Как положено – вышка там наблюдательная, часовые Родины и всё такое, а над снегом возвышается только крыша казармы. Проходим по прорытой в снегу траншее глубиной метра три и попадаем в теплый барак

со скудным освещением. Здесь и канцелярия, и спальня, и оружейная комната, и пекарня, и спортзал – в общем, всё для того, чтобы бойцы как можно реже выходили «на поверхность». В составе всего подразделения два офицера, прапорщик и четырнадцать солдат. Рассматриваем стенды со всевозможной наглядной агитацией. Портрет президента у них уже есть. Внимание Бориса Мамлина привлекли условные сигналы ракетами, подаваемые в случае каких-либо осложнений обстановки. Не помню, как там правильно запускать белые и красные ракеты, но один сигнал поразил меня – он подается в случае «выдвижения гражданских масс со стороны тыла». Я вслух представил себе, как со стороны тыла, откуда мы часа четыре летели над снегами и льдами, выдвигаются «гражданские массы».

Идём обратно. Возле вертолётки особо одаренные радиолюбители из Новосибирска и Красноярска прямо на снегу развернули радиостанцию и пытаются выйти в эфир. Радиостанция очень крутая и хваленая, американцы сделали её специально для экстремальных условий (SG-2020 фирмы SGC. – прим. UA9OBA), размерами она чуть больше кирпича, а рабочая температура до минус сорока, и мощности у нее достаточно, чтобы с берегов какого-нибудь Ориноко воззвать к спасательным службам. Антенна вся из себя длинная, блестящая, иностранная. Но всё это великолепие вкуче с опытнейшими Сашей Сухаревым (RZ9OO) из Новосибирска и Пашей Цветковым (RV0AR) из Красноярска оказывается бесполезным перед лицом самой что ни на есть магнитной бури и солнечной активности, особенно заметной в Арктических широтах. В эфире лишь отвратительное радиолюбительскому слуху шипение и хрип, которому соответствует жаргон «глухер» в зависимости от степени душевного расстройства того, кто в это самое время решил пообщаться с миром. Просто нет прохождения. Причина – большая магнитная буря, вызванная солнечной активностью. На лицах Зарубы и Сухарева выражение свирепого уныния. Если то же самое мы услышим сегодня вечером на острове Ушакова, выражения будут другими – эту экспедицию вынашивали шесть лет, искали спонсоров, выбивали разрешения и готовили оборудование. И на тебе – какая-то несчастная, нужная нам неделя всемирной истории ознаменовалась подлейшей солнечной активностью и абсолютным, полным, всеобщим и беспощадным глухером! Полазив по разрушенным домикам, я приглядел несколько досок и лист фанеры. Теперь они находятся на острове Ушакова. Молча забиваемся в вертолёт. Курс – на Северную Землю, архипелаг Седова, остров Средний.

Через десять секунд мы были уже высоко в воздухе и я как-то с грустью смотрел сквозь иллюминатор вниз. Там, на снегу, чётко были видны несколько тёмных точек. Это были пограничники и их верные

собаки – маленький живой островок в большом океане под названием Арктика.

* * *

Под нами ледяные торосы Карского моря, в котором множество островов, подавляющее большинство из них имеют небольшие размеры и расположены вдоль азиатского берега. При этом более крупные острова расположены по одному, а мелкие группируются в архипелаги. Рельеф дна Карского моря очень неровный, преобладают глубины до ста метров.

Честь открытия архипелага Северная Земля принадлежит русской гидрографической экспедиции на небольших ледоколах «Таймыр» и «Вайгач».

Перед началом Первой мировой войны на Север отправились корабли гидрографической экспедиции. Целью её было проведение изыскательских работ в северных морях России. Необходимо было разведать возможность сквозного плавания из Атлантического океана в Тихий океан.

Ранним утром 21 августа 1913 года вахтенные офицеры на двух судах почти одновременно внесли в судовые журналы одинаковую запись: «По носу на горизонте виднеется земля». На «Таймыре» эту запись произвёл Николай Иванович Евгенов, а на «Вайгаче» первым землю увидел Лев Михайлович Старокадомский.

На горизонте появилась земля. Вилькицкий поднял команду наверх и объявил, что вахтенные увидели по курсу огромную неизвестную сушу, частично покрытую туманом и окружённую льдами. Корабли беспрепятственно продвигались на север, ни на минуту не теряя из виду гористый восточный берег архипелага. 22 августа они были уже на 79 градусе северной широты, вблизи мыса, который назван именем Берга. Под оружейные залпы на доставленном с корабля бамбуковом флагштоке был поднят флаг России. Так официально открытая земля была присоединена к России.

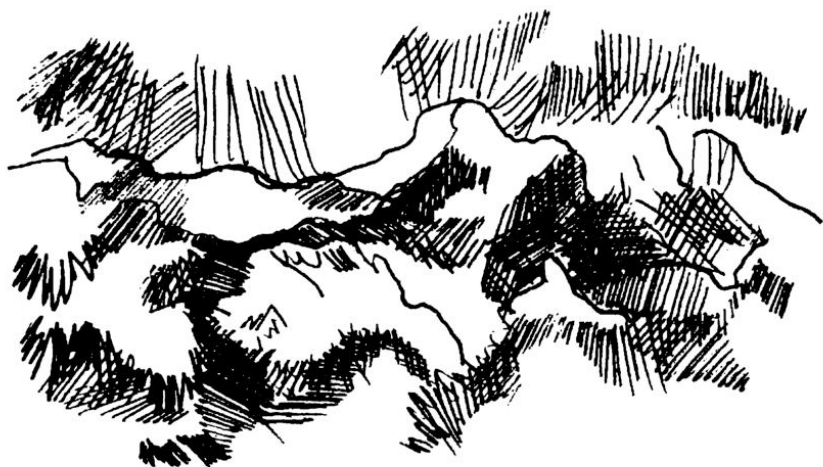
Исследования открытой в 1913 году Северной Земли начались не сразу. В навигацию 1914 года «Таймыр» и «Вайгач», выполняя свою основную задачу, прокладывая морской путь вдоль сибирских берегов, не смогли снова посетить её, хотя и нанесли на карту её южный берег. На картах тогда появился только краешек большого архипелага.

Из-за тяжёлой ледовой обстановки оба корабля остались на зимовку у западного побережья полуострова Таймыр в очень тяжёлых условиях. А когда открылась навигация, то морякам было не до исследований архипелага. Россия оказалась в пламени Первой мировой войны, и корабли торопились на запад.

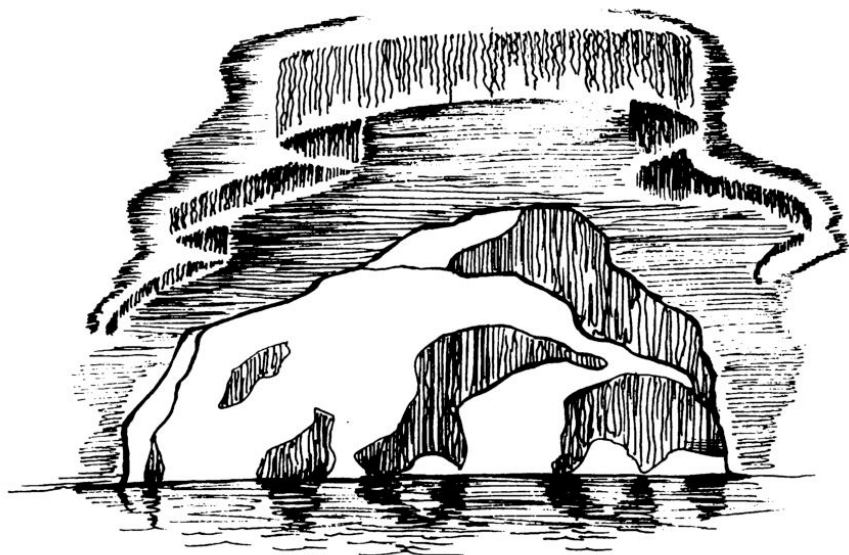
Впереди, в ледяном хаосе торосов, показалась тёмная точка острова. Перед нами открылся остров Средний – укутанная снегами, залитая ослепительным солнцем узкая полоска земли, поразительно неуютная и, как мне показалось, лишённая всяких красивых линий. Здесь не было ни гор, ни рек, ни обрывистых берегов, только плоская пустыня под низким небом. Серые строения, замётённые снегом по самую крышу, казались чуждым наростом на фоне бескрайнего простора.

Снова с воем гложет вертолет, снова бородатые мужики с автоматами, на этот раз менее гостеприимные. Здесь мы не просто по технической надобности. Здесь проверяют наши документы и верительные грамоты экспедиции. Здесь уже настоящая граница. На Среднем жуткая холодина и сильный ветер. Остров размером четыре километра на восемьсот метров, на два с половиной километра занят взлетно-посадочной полосой. Если точнее, ее длина 2600, но это уже военная тайна. Когда-то самолеты садились и взлетали здесь с частотой чуть ли не Шереметьевской. Большие такие, серебристые, с ядерными бомбами и ракетами – стратегические бомбардировщики, шедшие в сторону Северной Америки и ещё куда-то на боевое дежурство. Когда-то бесконечные метеорологические, гидрологические, гидрографические и гляциологические экспедиции нескончаемым потоком летели и плыли через остров Средний к полюсу и обратно. Куча народу обслуживала здесь другую кучу, так что жизнь кипела, и деньги, которые никто не считал, неслись сюда со скоростью и силой океанских течений... Если вы смотрели фильм «Сталкер» или «Письма мертвого человека» про ядерную зиму после одноименной войны, то вы можете себе представить, как выглядит остров Средний. О былом размахе свидетельствуют лишь тысячи, десятки тысяч бочек самых разных видов, которые опоясывают берега Среднего кольцом шириной метров в шестьдесят и огромные цистерны вдоль взлётной полосы с неимоверными запасами горючего, которые когда-то завез сюда танкер и которые никогда не кончатся – вместо «стратегов», которым всё это предназначалось, сюда раз пять-шесть в году прилетает мелочь типа Ан-26, везущая к Северному полюсу туристов. Случается это в апреле-мае – в это время на Северном полюсе туристический сезон. Рядом с бочками из снега, как замерзшие «чужие», торчат вверх колесами и гусеницами огромные тягачи и топливозаправщики, а чуть поодаль над сугробами возвышается обитая жостью, утепленная и застекленная пограничная вышка – картинка точно из какого-нибудь американского фильма про Советский Союз времен холодной войны, да еще замеченные по крышу брошенные домики прежних островитян. Нынешнее население Среднего – человек двадцать пограничников и несколько человек, прилетающих на месяц обслуживать полярные туристические перелеты.

Методом натурального обмена получаем у пограничников бочку соляра для нашего электрогенератора – пограничникам достаётся «горючее» иного рода, традиционная полярная валюта. Все довольны. Заталкиваем бочку в вертолёт, и снова – грохот двигателя, плечо друга на твоей голове. До нашего острова Ушакова два часа лёту...



МАЛЕНЬКАЯ АНТАРКТИДА В БОЛЬШОЙ АРКТИКЕ



Честно говоря, жить в палатке при температуре минус двадцать семь градусов многим хочется не особо. Лелею надежду на то, что домики полярной станции острова Ушакова, законсервированной по слухам десять лет назад, пригодны для жилья, хотя Чуков и говорит, что один из домов ушел под лёд по самую крышу. Всё-таки домик, стены твердые, не тряпчатые, крыша... Когда в иллюминаторе показался остров, сон прошел у всех – в свете закатного солнца мы проносимся метрах в двадцати над заснеженными избушками и парой цистерн. Вертолёт резко набирает высоту и минуты за три облетает весь остров Ушакова, вожаденный для радиолюбительского человечества кусок земли со льдом, ЮТА new one, который вот уже полгода каждый день ждут в эфире тысячи людей. Наши координаты: 80 градусов 40 минут северной широты и 78 градусов 54 минуты 14 секунд восточной долготы. Температура минус тридцать градусов.

Помните, что такое экспедиция? Правильно. Все участвуют в разгрузке вертолёта. Прямо перед нами – баня, архитектурой почему-то напоминающая что-то из Кижей. Наверное, потому что деревянная и на высоком – метра в три – постаменте, с высоким крыльцом, теремок эдакий. Высокий фундамент – объективная необходимость. Строить приходилось на льду, который подтаивал летом и замерзал зимой, постепенно поглощая всё, что плохо лежит. Пока Борис Мамлин снимает на видеокамеру баню, Сергей Михайлович Полетаев сотоварищи уходят чуть вперед, к основному домику станции, который также благодаря высокому основанию возвышается над ледником.

- Однако Хозяин проходил. Видишь следы? – Полетаев показывает перчаткой на снег прямо передо мной. Следы размером с голову взрослого человека, идущие из-за угла домика и пропадающие в торосах, красноречиво свидетельствуют о том, кто здесь Хозяин. Следы еще не замело довольно приличной поземкой, значит, проходил белый совсем недавно. Нужно быть начеку – в это время они без зазрения совести бросаются на всё, что движется. Зима подходит к концу, а зимой медведь не ест по несколько месяцев. Не оттого, что не хочет, – нечего. Нерпа подо льдом. Чтобы найти разводье, где есть открытая вода, медведи преодолевают сотни километров. А тут целых тринадцать отличных съедобных радиолюбителей – устоять невозможно! Дверь домика замечена так, что мы делаем пару кругов вокруг, прежде чем понимаем, где она находится. Прямо напротив двери, метрах в десяти – ржавый заколоченный вагончик, к которому тянутся толстые провода, очевидно, энергетическая установка. А за вагончиком из снега торчит двускатная крыша. Ледник почему-то проглотил самую новую постройку. Вот и вся станция, если не считать цистерн, метеоплощадки и какой-то хитрой будочки для измерения скорости сползания ледника, как объясняет москвич Слава Государев. Слава – уникальная личность. Слава – настоящий ученый-натуралист. С виду – таёжный охотник или лесник: зеленый бушлат с каким-то раритетным значком

«Главохота» и специальными звездочками в петлицах, карабин с оптическим прицелом и унты дополняют этот образ. Внутри – преподаватель МГУ.

Мы не знаем, что нас ожидает. Будем выяснять вероятность прохождения радиоволн из Центральной Арктики в различные уголки нашей планеты. Этот ледяной остров, с ледяным куполом, возвышающийся над морем на двести пятьдесят метров, станет нашим временным домом. Планируем, если повезёт, провести десять тысяч радиосвязей.

Вертолёту пора улетать. Мы спиной к машине садимся на привезенные с собой доски, пенополиуретановые коврики, короче, на всё, что может сдуть потоками пяти мощных лопастей. Вертолёт поднимает настоящую бурю. Я решаюсь получить в лицо хороший снежный заряд – посмотреть, когда же он, наконец, поднимется в воздух, и вижу, как толстая полутораметровая доска, ускользнувшая от наших глаз, легко поднимается в воздух, летит подобно осеннему листу, бьёт по спине Юру Зарубу, перелетает через него и летит дальше. В остальном без происшествий. Лётчики делают прощальный круг над островом и уходят на остров Голомянный – там ещё сохранилась маленькая полярная станция, трое человек полярников, и есть где жить в тепле и сухости.

Нам повезло меньше, но мы сами этого хотели. Мы ставим «анаконду» – здоровенную палатку, в которой мы жили в Антарктиде. Правда, тогда нас было человек пятьдесят. Времени часов одиннадцать вечера. Согреваемся работой. Радисты ставят антенну, втайне надеясь, что магнитная буря закончилась. Постоянно озираемся по сторонам – ждем Хозяина. Установив палатку, беремся за ножовки. Из твердого, как пенопласт, снега, спекшегося от солнца, мороза и ветра, вырезаем здоровенные кирпичи и обкладываем палатку со всех сторон, иначе пургу она не выдержит.

Дует достаточно противно – по снегу ползут бесконечные белые змеи. Солнце сквозь тучи освещает далёкие айсберги красно-желтым светом – картина просто неземная, сумасшедшая театральная декорация. Какое действо здесь разыграется? Чуков зовёт строить туалет. Занятие это ответственное и по плечу лишь опытным полярникам, примерно таким, как мы. Надо рассказать про арктические туалеты. Например, на «Борнео» – так с истинно полярным чувством юмора когда-то назвали временный ледовый аэродром, ежегодно сооружаемый для пересадки экспедиций с самолётов на вертолёты и обратно в сотне километров от полюса, туалеты складывают из тех самых снежных кирпичей, ослепительно белых, отливающих девственной голубизной в свете круглосуточного полярного дня. Их укладывают неплотно, чтобы чистейший воздух кондиционировал туалетное пространство. Их не покрывают крышей, чтобы до безумно синего неба можно было дотронуться рукой. Их не закрывают дверь, чтобы ничто не мешало любоваться арктическими пейзажами. В нашем случае всё проще – маленькая одноместная палатка для подледной ловли

с дверью на замочке-молнии, палатка темно-зеленая, значит, солнце будет её нагревать и станет она самым теплым местом на острове...

Кинооператоры пошли с Чуковым на поиски местных досок. Чуть поодаль замечаем автоматическую метеостанцию – металлический ящик размером с большой советский цветной телевизор, над ним рогатина высотой метра два, с вертушкой на одном роге и флюгером на другом. Заменяет геройский труд метеорологов, передает данные о скорости и направлении ветра на спутник. Чуков – опытный полярник и говорит, что близко к этой штуковине лучше не подходить. Радиация, однако. Батарейки, которая питает рогатину, хватает лет на десять. Россия – щедрая душа! Радиоактивных элементов у нас – завались, и территорий в Арктике, еще не очень загаженных, ой как много. В Антарктиде, на Пэтриот-Хиллз, мы тоже видели похожую автоматическую станцию. Только вместо зловредной батарейки – батарея солнечная...

Но никто не в состоянии заменить опытный глаз метеоролога, никакие самые хитроумные приборы и механизмы, никакая автоматика не возместит интуиции наблюдателя, его навыков, понимания законов атмосферы и океана, знания тонкостей поведения погоды и непогоды. Только человек способен распознать форму облаков и снежинок, цвет полярного сияния, характер того или иного атмосферного явления.

С первых же часов на острове Ушакова начинаю понимать и уважать философический настрой коренных народов Севера, широту и неторопливость их мысли. Быстрые телодвижения и энергичный труд в полярных широтах противопоказаны: потратишь энергию, взмокнешь – быстрее замерзнешь. Торопиться некуда. Никто тебе сюда не позвонит в назначенный час, никто не ждет тебя, как договаривались, никому ничего от тебя не надо к сегодняшнему числу... Поэтому что бы мы ни делали, движения наши плавны и не торопливы, и мысли такие же, гораздо длиннее домашних, и обо всем, что видим.

Туалет водружен, палатка обложена кирпичами, антенна установлена, паяльные лампы и примусы уже шипят. Разбираем пиротехнику и строимся на подъем государственного флага. Впервые в истории острова Ушакова поднимаем на нём российский триколор – станцию закрыли еще при советской власти.

Запускаем ракеты и стреляем в воздух. После длинного перелета и установки лагеря, голодные и уставшие, дико радуемся непонятно чему в закатном свете солнца – местное время около трех часов ночи, но здесь уже полярный день и ночью светло так же, как летом в нормальных местах часов в десять. Ветер стихает и устанавливается тишь да гладь. Но это ненадолго – через паузу начинает дуть в противоположном направлении. И так всю жизнь. Идем в палатку – радиолюбителям не терпится. Трансивер и усилитель укутаны свитерами, шарфами и непонятно чем еще и похожи на пленных немцев – температура в нашей «анаконде» от уличной не отличается, мороз градусов двадцать пять. Валера Сушков усаживается перед ультрасовременным передатчиком и

пытается разглядеть его красивую разноцветную цифровую шкалу настройки. Занятие неблагодарное, так как от мороженая шкала почти не светится и разглядеть на ней что-либо практически невозможно. Общими усилиями – одни создают темноту вокруг шкалы, другие крутят какие-то ручки и жмут кнопки – настраиваются на частоты. И вот он – торжественный момент радиооткрытия:

-Radio Italy Zero Bravo, Роман Иван Нулевой Борис.

Вдумчивый читатель, ты наверняка заметил, что первые буквы в английском и русском потоке словесности совпадают, а zero в английском и есть ноль по-русски. Это удивительное открытие приблизило тебя к пониманию того, что, собственно, и составляет основное содержание радиоспорта. RI0B – позывной нашего острова. Клубы пара вырываются из Валериных недр, он медленно вращает ручку настройки и все твердит про радио, Италию, zero и браво с Романом, Иваном и нулевым Борисом. Продолжается это недолго – среди хрипа, шипения и писка слышится нечто членораздельное. Я не в состоянии ничего разобрать, а Юра Заруба кричит: «Вайгач! Полярный остров Вайгач! Просто символично!» Оказывается, первую связь мы установили с братьями по разуму, которых так же, как и нас, занесло в Арктику, только значительно западнее. Еще один красивый разворот в нашей истории. Далее следует короткий обмен любезностями: да как нам приятно, что первое QSO, или сеанс связи по-русски, состоялось именно с вами, да как это символично – острова в эфире, и так далее. Полярная станция на острове Вайгач начала своё существование с 1914 года. Уже тогда велись наблюдения за ледовой обстановкой в Карском море. И именно тогда радиостанция с этой полярной станции начала передавать сводки погоды в Архангельск.

Прохождение радиосигнала хоть и не очень хорошее, но все же имеет место быть, и все сомнения и разочарования после первой неудачи сменяются ярко выраженным оптимизмом главного оптимиста экспедиции и начальника радиостанции Юры Зарубы. Оптимизму этому можно только позавидовать, наверное, он вырабатывается как минимум после шестидесяти двух радиоэкспедиций, в которых успел побывать наш герой. Холодает, при этом сказывается усталость перелетов и пустота желудков с самого утра. Чувства голода нет, но ультрасовременные мембранные ткани и испытанные в Антарктиде пуховик и многослойные канадские боты вдруг перестают работать и замерзать начинаешь где-то изнутри. Верный признак того, что надо чего-нибудь съесть, иначе никакая одежда не спасёт. Как раз готова еда – гречневая каша с тушенкой. Работа в эфире не прекращается ни на секунду. Валеру удастся оторвать от микрофона лишь тогда, когда каша перестала быть горячей. Народ пытается отметить. Густая ледяная водка медленно скользит по пищеводу и падает в желудок. Из спецэффектов – только неприятный холодок в желудке, гремся чаем с галетами и тушенкой.

Укладываемся спать. Теперь самое неприятное – раздеться при резко отрицательной температуре в палатке и забиться в два накаленных морозом синтепоновых спальника. Сырость, кстати, здесь весьма и весьма ощущается, все-таки остров этот не только в эфире, но и в океане. Через минуту лежания в спальнике головой наружу проклинаю всю полярную мудрость, прячусь в мешок с головой и тщательно заделываю все щели – только так можно согреться и уснуть. Сквозь спальники слышу монотонное Radio Italy Zero Bravo, про Романов с нулевыми Борисами и думаю, засыпая, о том, насколько же надо любить людей, радио и родину, чтобы приехать на остров Ушакова, засесть в палатке и без передышки на всех языках передавать в микрофон три веселых буквы и одну цифру... Уже сквозь сон слышу возбужденные голоса и крики «ура!» в исполнении Зарубы – случилось великое событие. На связь вышел из Лондона некто Роджер Баллистер, руководитель этой самой международной программы «Острова в Эфире», и после краткой беседы присвоил только что радиооткрытому острову Ушакова номер «Азия-156» на бурную радость мировой радиообщественности. Собственно, ради этого момента экспедиция и затевалась!

Просыпаюсь первым. Сегодня 19 апреля, на часах 14.30 местного. Значит, проспали мы многовато. Что ж, на очень свежем воздухе... За трансивером в полубессознательном состоянии Саша Сухарев. Он говорит с кем-то по-японски. Похоже, он не спал всю ночь. Пора получше обустроить лагерь и добавить калорий всем участникам экспедиции в виде горячей каши с тушенкой и обильным чаем.

Чуков и Слава добрались до входной двери. На ней тонкими белыми линиями довольно искусно изображен обнаженный женский силуэт. Обратная сторона полярной романтики. У дверной ручки хитренькая щеколда. Чуков рассказывает, как в восемьдесят четвертом, примерно в это же время года, когда они пешком пришли на остров и отдыхали в этом домике, на станцию пришли медведи. Он вышел их фотографировать. Вокруг домика – сугробы, как сейчас, к двери ведет траншея, медведи медленно идут по ее краю к дому. Чуков медленно пятится по траншее к двери и снимает – в надежде на то, что дверь откроется под напором его спины. Не знал он про эту самую хитренькую щеколду... Но когда в видоискателе фотоаппарата руководитель экспедиции увидел большой и черный медвежий нос, который уже обнюхивал объектив на предмет съедобности... Всё тогда обошлось благополучно. Но дверь не открывается и на этот раз. Прямо за дверью вырос здоровенный ледник. Видно, летом крыша где-то протекает, вода просачивается в коридор и замерзает. За десять лет в половину человеческого роста наморозило. Но нам туда надо позарез, запланирована работа в эфире из двух точек, за восемь дней пребывания на острове радистам надо успеть установить как можно больше связей. Вторую точку решено развернуть в доме, он как раз стоит от палатки на расстоянии, достаточном для того, чтобы мощные сигналы не перекрывали друг друга (и

могли спокойно разлетаться в разные стороны). Изрядно изловчившись можно пробраться в дом на четвереньках, что мы и делаем, прихватив мощный фонарь от видеокамеры. Лед заполнил весь предбанник. Проползаем дальше. Прямо по коридору – кухня, она же по советской традиции кают-компания. По правой стороне – две жилые комнаты, по левой – склад и хранилище метеорологических приборов. Такое чувство, будто натурально попал в советское время. Все вещи здесь – книги, мебель, посуда и все остальное – именно оттуда. Вот стопка «Науки и религии» восьмидесятых годов. На стенах над солдатскими койками – картинки из журналов того же времени. В комнатах светло – окна замело не сильно. А вот в кухне и складах полная темень. Кто-то уже на улице, орудует лопатой. Луч света открывает нашим взорам то посылочный ящик с бильярдными шарами, то бобину киноплёнки... Все это действие очень напоминает погружение на затонувший корабль. Кто-то находит «Вокруг света» за девяностый год. Журнал как журнал – ирония в том, что на первой странице обложки – Владимир Семенович Чуков собственной персоной, запечатленный во время одной из своих арктических экспедиций! Мы с удовольствием снимаем, как он разглядывает себя и пытается вспомнить, когда это было. 14 апреля 1985 года, группа В. Чукова, проходя от острова Средний до ЗФИ, вышла на остров Ушакова. В тот год, из-за сложной ледовой обстановки, пробиться по дрейфующим льдам Карского моря в сторону ЗФИ не удалось.

Из темной кухни попадаем в не менее темную радиорубку. На полу и на длинном столе разбросаны кучи бумаг, среди которых находим старые-престарые ключи Морзе, залежи абсолютно новых, не очиненных, простых карандашей, журналы метеонаблюдений с погодой за восемьдесят четвертый год, готовальни с ржавыми циркулями, какой-то самодельный пульт с кнопками и выключателями и прочую мелочь. Календарь открыт на странице 25 мая – День освобождения Африки. Берем с собой часть карандашей, потому что привезенные ручки на морозе не пишут, а радистам нужно записывать позывные в аппаратные журналы. В одном из помещений находим журнал приёма дежурства. Запись: «Аппаратура исправна, патронов восемь штук, в наличии». Решаем после наведения порядка разместить в одном из помещений вторую радиоточку.

Из прочитанных документов определили, что полярников на острове Ушакова было только четверо. Четверо мужчин на почти забытом богом и людьми клочке земли (какой там земли, лёд и снег), столкновение характеров, тоска, однообразная работа, ночные размышления в одиночестве, мечтания и жестокая реальность.

Выбираемся на свет. Там уже прилаживают к крыше свою ультрамодную антенну с рогами. Мамлин, Рассказов и Чуков отправляются к соседнему домику, который врос в ледник по крышу. Чуков говорит, что здесь была библиотека и прочие научно-технические заведения. Библиотека – это лучшая память

о посещении таких мест. Потому что советская библиотечная система поместила все свои фонды специальными печатями.

Понять, где здесь дверь, не представляется возможным. Да и без надобности это – все равно не открыть, внутри лед. Идем на чердак и находим там большой такой, добротный ящик с железными ручками, видимо, от какого-нибудь крупного научного прибора, а в этом ящике аккуратно сложены: доклад Н. С. Хрущева двадцатому съезду Коммунистической Партии Советского Союза в хорошем состоянии, четырехтомник Мао Цзе Дуна без пробега по СНГ, справочник агитатора-политпропагандиста, история Коммунистической Партии Советского Союза, в общем, прекрасная подборка чрезвычайно содержательных книг, которые по мере прибытия на советскую полярную станцию складывались во избежание их зачитывания до дыр и порчи в надежное место. То есть советской власти здесь явно не было. Такую литературу из фондов решили не выводить, сложили обратно в ящик и снегом сверху присыпали.

Откапываем окно. Оно заколочено. Аккуратно отдираем доски и видим, что расстояние между ровным слоем льда и потолком меньше метра. Но тяга в неизведанное заставляет меня снять пуховик и протиснуться внутрь через узенькую створку рамы без стекла. Сила земного притяжения и ледник, на котором стоит домик, сделали свое дело. Сила притяжения притянула все предметы к полу и столам, которые здесь, наверное, есть. Ледник покрыл все это льдом. Под потолком нет ничего интересного. Только в одной из комнат из льда торчит гитарный гриф. Потолок покрыт красивыми ледяными кристаллами. Кто сказал, что процесс познания легок?

Ребята выбирают из домика, прилаживают оторванные доски обратно, засыпают все снегом и авторитетно заявляют, что в истории человечества мы последние из высших живых организмов, посетившие это строение. Через несколько лет оно окончательно скроется подо льдом... Интересно, какова вообще толщина ледника, покрывающего остров? Один молодой и горячий радиолулюбитель из Москвы, связавшись с нашей экспедицией, очень просил привезти ему камешков с Ушакова для помещения в музей коллективной радиостанции. Ему, конечно, пообещали, с одним условием – если до этих самых камешков кто-нибудь из нас сумеет добраться сквозь метры многовекового льда...

Тем временем наши радиолулюбители обживают основной домик. Одну из светелок очистили от мусора и превратили в темницу – шкала настройки до сих пор отказывается приходить в себя и светить по-человечески. Жить в доме невозможно – холодно и сыро, хуже, чем в палатке, а работать можно вполне. Угадайте, что сделали радиолулюбители, как только установили и запустили радиоточку в «полярке»? Правильно. То же, что сделали бы и вы. Что сделал бы любой порядочный человек, случись ему в этот момент оказаться радиолулюбителем на острове Ушакова. Президент федерации радиосвязи Новосибирской

области Александр Александрович Сухарев (RZ900), начальник одной из лучших в стране коллективных радиостанций RK0AXX Павел Борисович Цветков (RV0AR) из Красноярска и руководитель экспедиции Виктория Михайловна Корюкина (RA0BM) настраивают передатчик так, чтобы он имитировал очень далекий и слабый сигнал и принимаются, изменяя голоса и на разных языках, вызывать на связь Валеру Сушкова (RW3GW) из палатки в сотне метров! Как только они не изощрялись! Но Валера оказался бдительным, сумел распознать и с достоинством проигнорировать происки злостных эфирных хулиганов. Попадется он позже – на удочку, придуманную им самим, но заброшенную председателем Совета Сибирских федераций радиоспорта Юрием Витальевичем Зарубой (UA90BA).

А дело было так. Во время очередного бешеного pile-up (по-русски – кучи-малы – это когда одновременно зовут сотни радиостанций, желающих связаться с нашей экспедицией), который профессионально обрабатывал Валера, работая с разносом приема на 5-20 кГц выше частоты, на которой он вещал, Юра, убавив мощность на передатчике до минимума и вставив вместо антенны обыкновенный гвоздь, «кинул» в кучу-малу, как принято у радистов, две последние буквы позывного – Лима-Танго. Несмотря на то что эти уникальные сигналы были слабы и принимались только в соседней палатке, Валера сумел их выловить из общей кучи и четко отрапортовал: «Lima – Tango, your five-nine. QSL?». QSL – тут же ответил Заруба и, крутя в руках здоровенный ржавый болтыр, отвинченный от какого-то заledenевшего механизма, назвал полностью весь экзотический позывной: «Браво – зиро – Лима – Танго», и уже еле удерживаясь от хохота, добавил «QSL via RW3GW». Валера тут же воззвал к совести уже опознанного пирата и, заливаясь смехом от такого экзотичного QSO, которое внесло заметное расслабление в его напряженную работу, потребовал немедленно прекратить передачу нелегальной радиостанции с каким-то китайским позывным B0LT с острова Ушакова. Болт – он и в Арктике болт!

Вообще, моральный климат в экспедиции отличный. Радиоспорт – спорт общения, журналистика – профессия общения. Владимир Семенович рассказывает всем о своих походах на Северный полюс и в Канаду. Валера Сушков только что вернулся из аналогичной радиоэкспедиции, только в Египет (SU1HR), еще загар не сошел, делимся впечатлениями о чисто арабском гостеприимстве и бесперебойных попытках надувательства, Юрий Заруба в августе девяносто первого участвовал в организации коротковолновой радиосвязи и радиоуправления страной из осажденного Белого Дома, а потом пил с Гайдаром и Бурбулисом за демократию в курилке, и так до очередных трех ночи.

Ещё утром, в тот же день, я заметил недалеко от острова двух летящих чаек. Видеть их так далеко от берега можно по двум причинам. Или рядом открытая вода, или они из компании белого медведя.

Слава, Леонид и Виктория решили сфотографироваться в больших торосах, в ста метрах от острова. Забравшись на самую большую, вертикально стоящую льдину, ребята обнаружили приближающегося к ним белого медведя. Хозяин Арктики передвигался неспешным шагом, низко опустив голову и слегка раскачивая из стороны в сторону. Медведь, видимо, шёл просто к острову, где был, наверное, до нашего визита. Но, заметив в своих владениях разноцветно экипированных, должно быть, вкусных путешественников, мишка сразу же направился к ним. То ли потому, что Виктория закричала, как резаный поросенок от радости встречи с настоящим белым медведем, то ли самого медведя очень обрадовало, что судьба преподнесла ему сразу завтрак, обед и ужин... То и дело останавливаясь и втягивая ноздрями воздух, он приближался к застывшей в изумлении на льдине троице – расстояние быстро сокращалось....

По мере приближения хозяина Арктики к нашим героям радости в криках поубавилось. А в это время на горе маячили силуэты других экспедиционщиков, которые занимались антенным хозяйством и даже время от времени дружески помахивали нашим горемыкам руками. Кто из них мог знать, что любители прогулок по торосам забыли взять с собой радиостанцию и патронташ к карабину. Опасность принимала реальные очертания.

Начальствующий крик руководителя экспедиции децибел под сто тридцать, который был слышен даже в палаточном городке, был правильно истолкован Михаилом Потапычем, и он, к счастью обеих сторон, повернул назад и удалился на юг в сторону Карского моря. Видимо, в поисках нормальных людей... В это время года медведь голодает по несколько месяцев, поэтому неразборчив в еде.

И только когда медведь удалился на приличное расстояние, наша троица спустилась с тороса и, набрав приличную скорость перемещения для высоких широт, прибежала в лагерь. Узнав об этом случае, все стали часто оглядываться по сторонам, и просто прогуливающихся в районе лагеря не стало.

Вечером Вячеслав Государев, собрав всех, прочёл небольшую лекцию о повадках белого медведя, с которым совсем недавно «посчастливилось» встретиться.

И вот что мне удалось запомнить.

У полярного медведя диковинные повадки. Вроде, он и громоздок (достигая в длину трёх и более метров, а веса – целой тонны), и неуклюж, и медлителен, но при этом может прыгнуть метров на семь и «проскакать» немалое расстояние со скоростью доброй лошади! Белый медведь превосходно плавает и ныряет, совершая в воде немыслимые кульбиты. Он отлично ползает, тесно прижимаясь ко льду или снегу, чтобы не заметил тюлень, беспечно греющийся около своей лунки. Медведь и простодушен, и коварен одновременно. Он может из любопытства подойти к громко работающему агрегату, к большому жилому дому, к целой группе людей, а может долгими

часами терпеливо выслеживать добычу, красться за нею, сидеть в напряжённом ожидании над лункой во льду, в которой рано или поздно появится голова нерпы. Горе человеку, если по ошибке медведь примет его за основной объект своей охоты – тюленя! И хотя человек знает, что медведь, как подавляющее большинство других хищников, обычно не нападает на людей первым, при встрече с этим зверем он чаще всего норовит пальнуть в медведя из оружия.

Замечателен сам факт, что этот крупнейший из современных наземных хищников – постоянный обитатель ледяной пустыни – сумел приспособиться к жизни в этих, казалось бы, невероятно тяжёлых условиях, где климат так суров и где так трудно добывать корм.

Меня всегда интересовало, как медведь ориентируется, передвигаясь по льдам. Белый медведь соперничает с птицами по протяжённости своей миграции. Он совершает непрестанные и целенаправленные кочёвки, бродит среди дрейфующих льдов летом и зимой, подчас в полной темноте. Следовательно, он обладает своеобразной способностью к ориентации и, по-видимому, даже к навигации, то есть внесению в свой путь необходимых поправок в зависимости от направления и скорости движения льдов.

Лишь под утро в палатке утихли рассказы и споры: кто все-таки достался бы медведю на десерт? И почему удалось отогнать медведя? Кто-то говорил о том, что вдали темнела большая полынья, в которой водятся нерпы, и поэтому медведь, наверное, был не очень голодный. Кто-то утверждал, что Лёня и Слава правильно делали, что громко кричали и делали предупредительные выстрелы из единственной обоймы всего в четыре патрона. А уж когда Виктория, убедившись, что медведь никак не хочет верить, что они простые невкусные радисты, тоже закричала дисконтом... Тут уж какой медведь выдержит!

Обилие морских зверей и наличие морских льдов и обусловили появление в Арктике белых медведей.

Напрашивается вопрос: а почему же в морях Антарктики, где много и льдов, и морских зверей, белых медведей нет? Этот вопрос уводит нас в далекое прошлое нашей Земли. Очевидно, в то время, когда появились в Арктике белые медведи, расположение материков и океанов было таким же, как и в наше время. Следовательно, на южных материках, которые почти не соприкасаются с морями Антарктики (за исключением южной оконечности Южной Америки), и не могло образоваться вида, подобного белому медведю. Последний же не мог проникнуть в моря Антарктики, так как для этого пришлось бы преодолеть огромную зону теплых, никогда не замерзающих морей.

Медведи – прекрасные пловцы, и могут передвигаться по воде на большие расстояния; нередко их встречали в открытом море за сто и больше километров от берега и вдали от ледяных полей. Обычно зверь плывёт со скоростью пять километров в час.

Путь спокойно идущего медведя, в общем, прямолинеен. Однако любой необычный предмет, например, стоящее торчком бревно, бочка, навигационный знак, куча камней привлекают его внимание. Медведь не преминет подойти к этим предметам, обследовать их, а иногда пытается повалить или разломать, после чего снова продолжает движение в избранном направлении. Выяснилось, что звери в состоянии проходить в сутки до сорока и даже восьмидесяти километров как в направлении дрейфа льдов, так и в противоположном.

В тундру белый медведь далеко не заходит. Суша – не его стихия, однако на Чукотке было много случаев, когда замечали белого медведя далеко от берега моря. Это объясняется тем, что белые медведи переходят здесь из Чукотского в Берингово море. Чтобы не обходить вокруг Чукотского полуострова, они пересекают его по линии Колочинская губа – Анадырский залив и таким образом сокращают себе путь в два-три раза.

В кочёвках среди льдов и наиболее часто зимой белому медведю сопутствуют песцы и чайки. Песцы довольствуются скудными остатками пищи, уходят за медведем вглубь Центральной Арктики, вплоть до Северного полюса. Количество зверьков, следующих за мишкой, обычно один-два. Возможно, некоторые песцы гибнут во льдах или, найдя другой способ существования, отстают от медведя, но взамен их появляются новые, следовательно, состав его спутников меняется.

Белая чайка зимой ещё более тесно связана с медведем, питаясь остатками пищи и экскрементами. Обычно при каждом звере существует своя стая чаек, состоящая, как правило, из 4 – 6 птиц. В нашем случае появление чаек предшествовало или прямо совпадало с появлением медведя.

Скорее всего, спутники не мешают медведю охотиться и, находясь постоянно в настороженном состоянии, сами недоступны для него. В то же время белые чайки, например, оказывают своему «покровителю» немалую услугу, выступая в качестве «наводчиков»: разыскав запасы корма, туши мёртвых тюленей, они оповещают зверя об их наличии.

* * *

Работа в эфире идёт днём и ночью. Правда, ночь здесь понятие относительное, солнце за горизонт не заходит, но ночью, меж тем, значительно холоднее, чем днём. На связи наш старый добрый заочный друг Владимир Владимирович Волосо жар, полковник-радиолобитель из Новосибирска. Он принимал наши радиogramмы из Антарктиды, передавал их нашим семьям, успокаивал их по телефону, выходил на связь с Антарктидой и передавал нам ответы.

И вот он снова на связи – мы передаём информационное сообщение для прессы, а потом Саша Сухарев (RZ900) еще полчаса издевается над всем мировым радиосообществом, которое горит желанием установить связь с последним из неоткрытых доселе островов центральной Арктики. А Саша

во всех подробностях, в цветах и красках описывает наше житье-бытье, сообщество терпеливо слушает и ждет, когда же можно будет пообщаться с нами и получить впоследствии специальную открытку на память об этом эпическом событии. Наконец, красноречие иссякает, и как бы в продолжение темы, без какого-либо смыслового перехода, Сухарев запинаясь на ровном месте и падает в кастрюлю с чаем. В спящей палатке раздаются сдавленные истерические рыдания.

Мы выходим из палатки и замираем в изумлении – низко в молочном небе, над самым горизонтом висят три тусклых ночных Солнца.

Видеооператоры быстро сообразили, что это надо запечатлеть на видео. Валера с возгласами: «Тройное Солнце! Тройное Солнце!», выскакивает вслед с фотоаппаратом. Сафонов уже раскопегарил полуживые паяльные лампы и растапливает в кастрюле снег. Из палатки выходит Чуков и поясняет: «Три Солнца – эффект гало». На улице удивительная тишь, какой еще не бывало со дня нашего приезда, и я решаю, что совсем, наверное, не обязательно бодрствовать всю ночь и что лимит того, что можно было бы проспять – падение Сухарева в чай и эффект гало, – на сегодня исчерпан...

Я с тревогой наблюдаю за приближающейся облачностью, предчувствуя резкое изменение погоды.

Решил ночевать в одиночестве, в палатке, где разместили продукты и кое-что из снаряжения. Сквозь сон слышу, как радисты работают, вызывая желающих на частоту.

Утром, в смысле в три часа дня, просыпаюсь оттого, что по голове моей что-то быстро-быстро хлопает. Выбираюсь из спальника и вижу, что палатку полощет с такой силой, что она трепыхается и хлопает каждой своей складочкой, подобно флагу на хорошем ветру, а ее стенки провисли под тяжестью заметающего нас снега. Звуки и зрелище довольно-таки неприятные и навевают мысли о том, что же происходит снаружи, если внутренний слой палатки так треплет. Ветер давит на палатку, будто подпирает сбоку плечом, тужится изо всех сил спихнуть её с острова на морской лёд вместе с нами. Природа, видимо, серьезно решила испытать нас на прочность. В её распоряжении много проверенных средств доказать человеку, что он смертен, ничтожен перед её могуществом. Как никогда, мы это чувствуем сейчас.

Надеваем на себя всё, что можно и выбираемся из палатки. Ураганный ветер с жестокостью набрасывается на нас, хлещет колючим полотнищем по лицу, слепит глаза. Ветер неизменно дует с севера.

Снаружи происходит хорошенькая арктическая пурга. Или это уже буран? Вне зависимости от названия, ветер такой, что на него можно лечь и он запросто это выдержит. С той стороны, откуда дует, палатку замело почти до самого ее полукруглого верха. Справа от выхода, в просвет между нашей «анакондой» и палаткой-складом, на совершенно ровном месте надуло небольшой «горный» хребет длиной метров в сто и высотой около метра.

Антенну загнуло и непременно сломало бы, если бы не растяжки. Где-то там, высоко, весеннее Солнце едва пробивается сквозь сплошную снежную пелену, и все вокруг, а вокруг нет ничего, кроме летящего снега и обжигающего ветра, какого-то молочного цвета. В такую погоду добрый хозяин собаку на двор не выгонит. Мы не теряем присутствия духа, и каждый занят порученным ему делом. Прохождение радиосигналов в такую погоду, как ни странно, лучше.

Народ – буквально со всех стран и континентов – запрашивает наши позывные и просит подтверждения о проведении радиосвязи.

Кухню, обложенную снежными кирпичами, замело полностью снегом. Чуков уже работает лопатой, отгребая снег от входа «анаконды». Мы с Леонидом Сафоновым тоже включаемся в этот процесс. Если этого не сделать, палатку просто раздавит спрессованным снегом. Замечаю, что снежные кирпичи, вырезанные нами ранее, уже подточены ветром и требуют замены. Кое-где стенка, не выдержав давления нанесённого снега, рухнула: Из полярного домика к палатке бредет Валера. Он повязал себе шарфик поверх капюшона бантиком назад, как мальчик – мамина радость, и тоже стал похож на пленного немца. Валере приходится идти против ветра, без горнолыжных очков в пол-лица или маски с дырками для глаз, занятие это героическое и очень неприятное. Валера спотыкается, его сдувает мощными порывами. Следующий подвиг – заправка работающего генератора. Исполняет Андрей Моисеев, город Норильск, как самый из нас привычный к такой погоде. Генератор какой-то очень хороший, японский, работает бесперебойно. Рядом с генератором бочка. Далее как всегда – шланг в бочку, высосать из шланга соляру, сунуть другой конец шланга в бак генератора. Это в теории. На практике шланг у нас какой-то сиротский – толщиной примерно с мизинец. Остатки топлива после последней заправки в нем замерзли. Пока Андрей выколачивает из шланга лед, ресницы на его смуглом лице покрываются белым пушком. Снегурочка! Тянуть соляр через соломинку занятие тоже не из приятных, тем более на морозе в ураган. Но Андрей хохочет и продолжает заправочные манипуляции.

Мы сидим в грохочущей палатке и ждем окончания катаклизма. Настроение не то чтобы унылое, но бывало и получше. Палатку продолжает трясти и засыпать. Владимир Семенович рассказывает о своих похождениях, его растрогала еще одна находка в заброшенном домике – вахтенный журнал полярной станции, где написано, как в апреле восемьдесят четвертого года на станцию пришла группа Чукова, и под этой записью он и его команда собственноручно оставили автографы, благодарности и пожелания полярникам... Мы с интересом слушаем, потому что действительно интересно. Спрашиваем: «А ходят ли в такую погоду медведи?» – «Ходят, конечно!» И чтобы выйти из палатки и отойти от лагеря для съемок, кинооператоры берут с собой Женю Рассказова с помповым «Ремингтоном», заряженным картечью и разрывными пулями, или Славу с карабином. Мы не собираемся убивать мед-

ведей, нам очень хочется их снять, но какие планы у них – нам неизвестно... Радиоспортсмены занимаются спортом. За восемь дней на острове они планировали провести десять тысяч сеансов связи. Но здесь собрались настоящие робинзоны, им не надо ни шоколада, ни мармелада, а только микрофон или телеграфный ключ, и они готовы сутками сидеть без движения за передатчиком, благо, прохождение сигнала отличное, все магнитные бури прекратились и нас слышно даже в Антарктиде. Ажиотаж вокруг экспедиции безумный, так что намеченные десять тысяч происходят гораздо быстрее. Решено улетать на два дня раньше, чтобы успеть как следует отработать с острова Уединения. Вызываем на связь остров Голомянный, где базируется наш вертолет. Вертолетчики с радостью соглашаются на изменения в полетном плане. Им, вертолетчикам, летать охота, а не на койках валяться.

Но вот кончается буйство стихии. Истошив все силы зла и ада, смиряются ветер и пурга. Буря стихает, и устанавливается неопишимо приятная погодка. Наступают часы, когда Арктика дарит нам чарующую улыбку. Штиль полный. В ярко-синем небе – ни облачка. Солнце ощутимо греет, хотя мороз более двадцати градусов. Видимость – миллион на миллион. Воздух не шелохнется, и кажется, что надо затаить дыхание, чтобы не нарушить абсолютной тишины. Без отдыха светит золотое, незаходящее солнце. Снег искрится и блестит. Слава остается со своим ружьем на обороне лагеря в палатке, а Борис с Женей и «Ремингтоном» идут снимать пейзажи. Они забираются на какой-то ржавый вагончик, нагретый солнцем, и с высоты озирают окрестности. Может, все-таки удастся снять медведя! Бориса посещает вполне журналистская мысль насчет практической проверки боеготовности ружья, об удивительной точности которого слышим уже давно.

- Женя, а давай постреляем!

- Давай! – с готовностью соглашается Рассказов.

Заканчивается съемка, и Женя эффектным движением Терминатора загоняет патрон в патронник знаменитой американской «помпы» стоимостью в полторы тысячи долларов.

Патрон в патроннике, героическая поза принята, красивый лакированный приклад дорогой игрушки элегантно оттеняет вороненая сталь. Вот сейчас... Щелчок – ничего. Рассказов передергивает затвор, и на снег выпадает красненький патрончик.

- Осечка!

Вторая попытка. Еще один патрончик на снегу. И еще. И еще. Женя смотрит на свое ружье в полном недоумении:

- В первый раз такое! Может, патроны бракованные?

В голове подленькие мысли о том, что могло быть, если бы прямо сейчас нас захотел съесть Хозяин, и что в следующий раз в торосы мы пойдем со Славой и его менее эффектным, но более надежным «Лосем». А вот и они – «Лось» со Славой и научно-охотничьим взглядом на окружающую действи-

тельность: «Смазка, наверное, замерзла?» Слава смотрит на капсюль, пытается разглядеть вмятину от ударника:

- Спуска нет, удара. Похоже, смазка не для мороза. Пошелкав затвором, Слава прикладывается, нажимает на курок, и «Ремингтон» негромко, но внушительно бабахает. Заработал. Будем надеяться, что он будет делать это и в дальнейшем.

Пользуясь шикарной погодой, достаем флаги спонсоров и фотографируемся с ними на фоне нашего небольшого лагеря. Флагов много – помогли нам действительно здорово, помогли всем, начиная от колбасы из Новосибирска, масла из соседнего с Викторией (RA0BM) магазинчика и заканчивая огромными деньгами «Норильского Никеля», благодаря которому все это вообще состоялось. И хотя кодекс профессиональной этики требует от меня патетического и независимого журналистского молчания вместо «Норильского Никеля», я бесплатно пишу и открыто говорю об этом. Потому что во все времена, во всем мире географические открытия и экспедиции делались либо на собственные деньги путешественников, либо при помощи пожертвований. Остров Диксон, с которого мы стартовали, знаете, почему так называется? Потому что генеральным спонсором норвежцев, которые его когда-то открыли, был купец с такой фамилией. И когда Петроград стал Ленинградом, а Екатеринбург Свердловском, Диксон остался Диксоном. В мире есть немного справедливости.

Конечно, иногда и государство активно поддерживает путешественников, но, как правило, в государстве этом или абсолютная монархия, как некогда у испанцев с португальцами, или победивший социализм, как сами знаете где. Мы в это время, в общем-то, зря времени не теряли: наметили себе на карте клин от западной до восточной оконечности СССР с вершиной на Северном полюсе и объявили на весь мир о том, что все острова, моря, льды, проливы и прочее не что иное, как Советские полярные владения. Сейчас (только сейчас!) это же пытаются сделать Канада, Норвегия и кто-то там еще. А у нас к этому времени вместо научных станций – рога на батарейках... Я не вдаюсь в подробности и даты и не слежу за исторической последовательностью – главное, что здесь, в Арктике, все время кто-то куда-то плавал, летал, ходил, измерял, поднимал флаги и проводил партийные собрания, исследовал, совершал подвиги – в общем, жил богатой жизнью и демонстрировал соседям, что это наше.

И теперь на всех мировых картах, как поется в одной песне, есть надписи на русском языке. И какой-нибудь янки у себя в жаркой Калифорнии, сидя за трансивером, старательно выговаривает вслед за Юрой Зарубой: «- U – SHA – KO – VA». Ушакова, то есть. А государственный престиж, знаете ли, он и в Арктике престиж.

Пока он там в своей Калифорнии выговаривает, нестоимый кладезь Владимир Семёнович Чуков рассказывает еще одну чудную историю. В со-

ставе архипелага ЗФИ – так бывалые полярники называют Землю Франца-Иосифа, есть небольшой островок – Земля Александры. И во время Второй мировой войны на этом самом островке, в считанных километрах друг от друга располагались две полярные станции. Советская и немецкая.

Полярники лишь настороженно наблюдали друг за другом и передавали шифрованные метеосводки на «большую землю». Почему? Неизвестно. Может, потому, что в огромной ледяной Арктике, на маленьком острове мрачной и бесконечной ночью и таким же бесконечным днем легче живется оттого, что знаешь: недалеко люди, пусть расово неполноценные, пусть противники в кровавой войне, но живые и рядом в безлюдной пустыне... А может, приказа не было – другие проблемы командование занимали.

Германия после начала войны с Россией больше не могла жить без регулярных надёжных сведений о погоде на Севере. Нужно было высадить собственные метеостанции в самых отдалённых и наиболее важных в синоптическом отношении районах Северной Атлантики. Там, в глухих фьордах, среди скал и могучих ледников, под покровом многомесячной полярной ночи, защищённые от кораблей противника тяжёлыми морскими льдами, немецкие метеостанции, собственные метеостанции Германии на вражеской территории, будут работать круглый год или почти круглый год, посылая в эфир одной лишь Германии принадлежащие сводки погоды. Всего в Арктике за время войны гитлеровцы высадили более двадцати больших и малых станций метеослужбы и радиоразведки.

Уже весной 1941 года на архипелаге Франца Иосифа, на острове Земля Александры (по другим данным, еще и в бухте Тихой), практически по соседству с советской полярной станцией был создан тайный метеорологический пункт, а несколько позже (пока точное время не установлено) – в проливе Кембриджа (бухта Нагурского) – и база для ремонта подводных лодок, предназначавшихся для действий в Карском море.

Здесь они могли заряжать аккумуляторные батареи и получать последние разведывательные данные. Кроме того, анализ циклов использования немецких подлодок в Карском море, сроков их нахождения там, данных о районах минных поставок (ОМУ) и используемых здесь минах указывает на то, что именно здесь могла располагаться база оружия для подводных лодок, действовавших в Арктике. Вероятно, после того, как у западного побережья острова Новая Земля они устанавливали минные заграждения из 16 морских мин типа ТМС, погруженных на борт еще в Норвегии, в бухте Нагурского (или где-то рядом) немецкие подводники грузили на борт 24 морские мины типа ТМВ и шли в районы постановки, находящиеся уже в Карском море.

Предполагаемое количество мин типа ТМВ на этой базе – до 300 – 400 единиц (именно столько за один рейс могли перевезти в 1940 – 1942 годах суда снабжения типа «Фениция» и «Кордилльера» или вспомогательный крейсер «Комет»).

Как уже упоминалось выше, приблизительно к концу 1941 года была создана взлетная полоса и радиостанция на острове Междушарский (у входа в губу Белушья), а позже появились взлетные полосы (вероятно, опорные пункты) на мысах Константина, Пинегина. Отсюда немецкие самолеты были способны контролировать практически все Карское море. На мысах Пинегина и Константина можно было достаточно легко организовать приемные пункты для доставки продовольствия и топлива подводным лодкам, использовавшим залив Ледяная гавань как передовой или маневренный опорный пункт.

Метеостанция на Земле Франца-Иосифа – это был единственный случай, когда фашистам удалось на сравнительно долгий срок обосноваться в нашей Арктике. Они устроились здесь, на крайнем западном острове архипелага – Земле Александры, капитально. Соорудили утепленные дома-блиндажи с двойными стенами, окнами из плексигласа, печами и даже – исключительно для уюта – каминами. Крыши были выкрашены в белый цвет, чтобы базу не могли обнаружить наши пилоты, летавшие на ледовую разведку в районе Земли Франца-Иосифа. В штате немецкой метеогруппы числился даже профессионал-охотник. Он-то и явился невольным виновником случившегося впоследствии.

Однажды охотник застрелил крупного белого медведя, и уже через несколько дней весь личный состав германской зимовки страдал от острых болей в животе, сопровождаемых очень высокой температурой: они отравились медвежьим мясом, возник трихинеллёз, мучительное и опасное заболевание. Персонал станции был экстренно эвакуирован на самолёте «Фокке-Вульф-200», и больше гитлеровцы не возобновляли попыток высадиться на советский архипелаг.

Используя благоприятную погоду, немецкие подводные лодки всё чаще стали тайком пробираться через Новоземельские проливы в Карское море. За 1942 – 1944 годы они совершили в общей сложности свыше двадцати рейдов в Карские воды, поставили там сотни плавучих мин, потопили несколько наших мирных грузовых судов. В Карском море побывало до семнадцати германских лодок, объединённых в группы «Викинг» и «Грейф». Однако дело не ограничилось только подводной войной. На лето 1942 года фашистское командование запланировало крупную операцию с участием и подводных, и тяжёлых надводных кораблей. «Поэтически» настроенные германские штабисты дали ей очередное кодовое наименование: «Операция «Вундерланд», или, по-русски, «Страна чудес». Для дальнейшей ледовой разведки самолётами типа «Блом» и «Фосс-138» проводились испытания по передаче топлива с подводной лодки U-255 на самолёт в заливе Ольги на востоке Шпицбергена.

Для того чтобы линкор «Адмирал Шеер» незамеченным проскочил в Карское море, нужно было убрать возможных свидетелей. Немецкая подводная лодка обстреляла полярную станцию на мысе Желания. Однако полярники стойко выдержали обстрел и, используя всё стрелковое оружие, не позволили

гитлеровцам высадиться на берег. В конце концов лодка ушла в открытое море, уничтожив жилые дома и склады с продовольствием. Персонал станции сумел, не прерывая научных наблюдений, продержаться до прихода судна с грузом продуктов и снаряжения.

Не прошло и двух недель, как вражеская подводная лодка, по всем признакам та же, что расстреляла «Мыс Желания», напала ещё на одну полярную станцию в Карском море, на острове Уединения. По домикам было выпущено более сотни снарядов, причём германские артиллеристы явно старались сразу же сбить радиомачту, чтобы прервать связь зимовки с Большой землёй. Им удалось разрушить почти всё, кроме радиомачты. Полярники с помощью аварийной радиации восстановили связь с материком и продолжили работу в полном объёме.

Можно уверенно сказать, что еще многие тайны до сих пор хранят острова и побережье прибрежных арктических морей России. Однако 60 лет – это уже достаточный срок, чтобы отыскать их разгадки, а также разобраться в системе тайных опорных пунктов, созданных Кригсмарине в советском секторе Арктики. И самое главное – ответить на вопрос: «Ради чего, несмотря ни на какие затраты, они здесь создавались?».

Но нам нужно улетать, так как задачу мы выполнили полностью, проведя более 13 тысяч радиосвязей. Нас прослушивала хорошо даже Антарктида. Улетаем на два дня раньше запланированного срока.

Вертолет появляется в небе в тот момент, когда мы заканчиваем убирать палатку. Он проносится над нами и, сделав круг, приземляется неподалеку, а затем подпрыгивает и боком, скачками подлетает к нам, как какая-то оранжевая ворона. Вертолетчики – молодцы, заботятся, чтобы нам было ближе таскать свои две с половиной тонны. А вообще, техника посадки здесь своеобразная. Сначала вертолет лишь слегка касается снега, готовый в любой момент оторваться. В этот самый момент из него выпрыгивает кто-нибудь из экипажа, чаще всего бортинженер, и внимательно смотрит, что там, под шасси: может, трещина во льду, может, снег слишком глубокий, и все такое. И только после его сигнала «вертушка» наваливается на грешную землю всеми своими тоннами и глушит двигатель. Встречаемся, как родные, довольно быстро грузим пожитки, прощальное фото на фоне вертолета, и впервые за неделю тепло и не дует...

* * *

Остров Домашний – это такая голая каменистая коса длиной метров сто пятьдесят – двести и шириной не больше десяти. «Остров – часть суши, окружённая водой». Эта фраза, врезавшаяся в память ещё со школьной скамьи, вновь вспомнилась мне, когда я глядел на остров Домашний. Силы природы подняли этот небольшой клочок земли со дна морского, чтобы дать приют первым четырём полярникам. Коса прилично возвышается над океаном и

продувается всем, что здесь дует. Дует достаточно противно – Северная Земля. С севера, почти на уровне воды, у косы есть совсем небольшой аппендикс. Там и стоял домик первой Северо-земельной экспедиции Георгия Ушакова и Николая Урванцева, поставленный ими еще в 1930 году. Сейчас домик перенесли на остров Средний, который совсем рядом, километрах в двух. Мы приземлились на Домашнем, чтобы постоять рядом с могилой Георгия Алексеевича Ушакова, который завещал похоронить себя на этом острове. У нас его портрет и букет сухих цветов, которые передала Чукову жена Ушакова Ирина Александровна и дочь Ушакова Маола Георгиевна. Всё это я бережно довёз в своём рюкзаке из Москвы.

На острове похоронены несколько полярников. Читаем таблички: «Полярный исследователь Георгий Александрович Ушаков 1901 – 1963 г.», «Кремер Борис Александрович 1908 – 1976 г.», «Шенцов Илья Михайлович механик полярной станции о. Домашний 1893 – 1943 г.».

Чуть поодаль установлен столб с прикрепленной на нём табличкой.

ПОДРЯДЧИКОВ Ю. Н.
87°37' с.ш.
1987 г.

РЫБАКОВ А. Н.
88°42' с.ш.
1989 г.

*Светлой памяти наших друзей отдавших
свои жизни на пути к Северному полюсу.*

Автономная лыжная экспедиция «Арктика».

Этот знак мы установили вместе с Чуковым в 1993 году, перед экспедицией на Северный полюс. Большой столб нашли рядом со сгоревшей погранзаставой на острове Среднем и принесли его на этот клочок земли. Столб за это время высох на арктическом ветре и стал совсем белый.

На всех полярных станциях Советской Арктики войну встретили более четырехсот человек: гидрометеорологи, радисты, механики, повара, вспомогательные рабочие. Одним из них был Борис Александрович Кремер.

Перед войной Кремер с двумя товарищами работал на Северной Земле, на самой северной её оконечности. Тут их застало 22 июня 1941 года. Кремеру поставили задачу наладить работу на законсервированной полярной станции на острове Домашнем. Этот остров стал особенно необходим именно сейчас, когда шла война.

Ситуация осложнялась тем, что посылать судно к острову Домашнему, в воды, где уже мог прятаться враг, было очень рискованно. Быстрее и надёжнее перелететь туда самолётом. Да, быстрее и безопаснее, это верно, вот только при этом отправлять на зимовку без свежих продуктов и снаряжения: гидросамолёт мог взять лишь троих людей с их рюкзаками, машину требовалось загрузить горючим, чтобы его хватило и на обратный путь до Диксона. Значит, надеяться

можно только на те продукты, которые оставались на складе полярной станции. А что касается свежего мяса, то здесь вся надежда была лишь на охоту.

Начальник (он же метеоролог) Борис Кремер, радист (он же второй метеоролог) Всеволод Скворцов и механик (он же повар) Илья Шенцов жили скудно и трудно, едва дотягивали до весны, до обещанной смены.

Однако пришла весна, миновало лето 1942 года, а их так и не сменили: группа, шедшая на остров Домашний, находилась на борту ледокольного парохода «Александр Сибиряков» и разделила вместе с остальными «сибиряковцами» их страшную и гордую участь.

Поздней осенью полярникам сбросили немного продуктов, но, к несчастью, почти все ящики и мешки разбились о прибрежные камни, лишь через несколько месяцев зимовщики случайно обнаружили чудом уцелевший ящик с американской колбасой. Сильно выручала охота. Но уже был безнадежно болен механик Шенцов, сказалось длительное недоедание, и обострились прежние болезни. В результате у Шенцова началась цинга, и вскоре его не стало. Товарищи похоронили Шенцова в насквозь промёрзшей каменистой земле острова Домашнего. Кремер и Скворцов, оставшись вдвоём, работали, выбиваясь из сил. Совсем плохо стало с продуктами, кончился керосин. То и дело они слышали в эфире сигналы бедствия, подаваемые судами и зимовками, на которые совершали нападения германские подлодки. Они пережили страшное потрясение – смерть товарища, остались вдвоём, а объём работы, конечно, ничуть не уменьшился. Их мучила неизвестность. Ни через полгода, как было обещано начальством, ни через год их не сменили. Но надо было продержаться, выжить, не загубить дела, ради которого они находились здесь. И в сентябре 1943 года за ними прилетел гидросамолёт. Когда Кремер и Скворцов покидали остров, вражеские подводные лодки уничтожили последовательно две маленькие полярные станции в Карском море.

Мы уже на Среднем. Наши координаты: 79 градусов 30 минут северной широты и 81 градус 20 минут восточной долготы.

Теперь, как родных, нас встречают суровые в прошлый раз пограничники. Мы ночуем у них в спортзале. Вынимаем из вертолета свои рюкзаки и самое необходимое. Тащить их на заставу на себе – приятного мало, а единственный КраЗ, именуемый «Крайслером» и способный их перевезти, выведен из строя, грубо говоря, сломан. Начальник заставы старший лейтенант Дудник принимает вполне военное решение. Звучит команда, и к вертолету подъезжает грейдер (знаете, такой, с длинным хоботом, а на конце хобота передние колеса). Мы навешиваем на машину рюкзаки, и она осторожно отправляется в путь. Первый в мире багажный грейдер выглядит потрясающе!

Вы думаете, после недельного немывья мы все помчались в баню? Правильно, не все. Радиолобительская фракция экспедиции прихватила с собой антенну, трансивер и усилитель и, злоупотребив природной добротой командира, отправилась все это устанавливать с явным намерением провести ночь в общении на короткой волне. И хотя Средний не представляет особой радиоценности,

мировая общественность, взбодораженная работой с острова Ушакова, решила отслеживать каждый наш шаг. Как только в эфир полетели позывные экспедиции – RS0B, он отозвался свистом и хрипом радиолюбителей, перекрикивающих друг друга в надежде быть услышанными, и чтобы им тоже ответили.

Почта сюда попадает с попутными бортами, то есть раз в три-четыре месяца. Спутник, который ретранслирует телевизионный сигнал в эти края, то ли с неба упал, то ли другая какая напасть с ним приключилась, только не показывает телевизор на Среднем месяцев пять. Ближайший театр, газетный киоск или кинематограф – в Норильске, это дальше, чем Северный полюс. Романтика! В девяносто восьмом здесь, на Среднем, я спросил бойцов, тащивших куда-то баллон с ацетиленом, откуда они родом. «С Архангельска, с Дагестана».

Зачем «с Дагестана» отправляют служить на остров Средний? Наверное, чтобы Родину крепче любили. Мы сидим в спортзале, за теннисным столом, убранном вареной олениной, вкуснейшим хлебом из пограничной пекарни и иными средствами объединения народа и армии, и расспрашиваем отцов-командиров, которые старше своих подчиненных максимум лет на пять, о здешнем житье.

Практически все, кто сегодня здесь служит, призваны из Коми. Жизнь, как на острове: то, что на материке разрешается походом в магазин каких-нибудь канцтоваров или продуктов, на заставе ждут по три-четыре месяца. Фотопленка закончилась? Батарейки сели? Солдата каким-нибудь ценным подарком наградить? Вертись, как хочешь, командир! Из культурно-массовых развлечений – потрепанный видеомагнитофон с засмотренными до дурноты видеокассетами.

Все. Начинаем рыться в рюкзаках в поисках какой-нибудь «гуманитарной помощи». Кто-то находит ручки, прихваченные с собой сувениры из своих городов и прочую мелочь. У кого новый неисписанный блокнот и куча наклеек и вымпелов. Расстаёмся без сожаления – теперь этим будут награждать бдительных защитников полярных рубежей нашей Родины! Командир просит – подпиши блокнот, один ефрейтор как раз блокнот заказывал. Борис Мамлин берёт у командира адрес заставы, чтобы, вернувшись в Новосибирск, кинуть клоч по друзьям-товарищам собрать кассеты с фильмами, которые годами стоят на полках, и отправить сюда. Что и было впоследствии исполнено. На далёкий остров прибыли посылки с десятками видеокассет. Три часа ночи. За окном светло, в спальне, где отдыхает застава, окна заклеены темной бумагой. Дневальные, которым спать не положено, хоронясь от начальства в умывальнике и других укромных уголках небольшого барака, стреляют у нас сигареты. Наверное, не только у меня возникает странное чувство, будто я сам здесь служу – так все это знакомо. Берем фотоаппарат и идем фотографироваться рядом с пограничным столбом – главным символом государственного суверенитета. Надпись на стенде: «Граница священна и неприкосновенна». Столбами, конечно, здесь ничего не огорожено – столб стоит внутри казармы, напротив входа. Вылавливаем какого-то пограничника, ставим его рядом и фотографируемся по очереди. На стене местными умельцами изготовлена большая деревянная эмблема этого пограничного подразделения. Белый медведь

и надпись по кругу: «Отдельный Арктический погранотряд. 80 параллель». Берем у пограничников домашний адрес и обещаем прислать фотографию. Обязательно пошлем. Дело чести. Где на острове кончается Россия, никто не знает.

В комнате, где стоит трансивер, по-прежнему ажиотаж и крики в микрофон на всевозможных языках – поток желающих засвидетельствовать нам свое почтение не ослабевает. Похоже, это на всю ночь. Хотя ночи-то уже осталось... Надо идти поспать хоть эти остатки. Завтра трудный день – нам предстоит долететь до острова Уединения, разбить там лагерь, установить антенны и запечатлеть все это для будущего фильма... Нахожу в спортзале свободную кровать (спортзал пограничников в апреле-мае превращается в гостиницу для путешественников) и медленно проваливаюсь в тепло под храп товарищей и писк полуслепых щенят пограничной собаки, для которой спортзал еще и родильное отделение... Бессердечная мамаша прячет от детей олених кости с остатками мяса в драном матрасе, а они, даром что слепые, лезут за ним, так что вата летит.

Мы идем по заметенному Среднему, обходя сотни тысяч замерзших народных рублей, представленных в виде брошенных жилых домиков, целого парка всевозможной колесно-гусеничной техники, ржавой и не очень, вверх колесами и гусеницами соответственно, опять-таки бочек и цистерн. А идем мы в музей. Самый натуральный. Его питерские энтузиасты устроили в домике экспедиции Ушакова – Урванцева, который перенесли с острова Домашнего, что в нескольких километрах отсюда. Смотритель музея, он же – один из научных работников, уже много лет бурящих какую-то сверхглубокую скважину на леднике Академии Наук, встречает нас в небольшом, метров двадцать – тридцать, домишке, на стенах которого развешены фотографии первооткрывателей Северной Земли и первых ее исследователей. Экспонатов пока маловато. Самый крупный – пропеллер от ветряного электрогенератора, висящий во всю стену. По замыслу создателей, это будет музей не только прежней, но и нынешней арктической истории, поэтому экспонатами он будет пополняться в основном за счет брошенных (законсервированных) полярных станций.

Первая советская научно-исследовательская экспедиция прибыла на Северную Землю, получившую это название в январе 1926 года, только в августе 1930 года, чтобы реально закрепить за СССР земли у полярных берегов Сибири, частично уже открытые русскими моряками.

Ледокольный пароход «Г. Седов» прибыл на архипелаг 23 августа. Четверо зимовщиков – Г. А. Ушаков, Н. Н. Урванцев, В. В. Ходов и С. П. Журавлёв, – выгрузив деревянный домик и научную аппаратуру, остались на острове Домашнем. Обещали забрать всех через два года.

Руководил экспедицией Ушаков Г. А., участник тяжёлых походов в экспедициях В. Арсеньева. Именно Г. Ушаков в 1926 – 1929 годах основал и возглавил первый посёлок-колонию чукчей, эскимосов и русских на острове Врангеля.

«Зацепившись» за Землю, не теряя времени, полярники приступили к порученной работе. Каждый день, каждый маршрут приносили новые наблюдения, новые открытия. В пути их ждали морозы и пурга, туманы, трещины на ледниках и в морских льдах. Но план выполнялся. Рождалась карта, на ней появлялись мысы, заливы, ледники, целые острова и проливы между ними.

К началу октября 1930 года зимовщики, решив создать на архипелаге продовольственные базы, предприняли первые санные путешествия по неведомой Северной Земле. В начале октября они достигли острова, который назвали именем Октябрьской Революции. Здесь в торжественной обстановке в присутствии Урванцева и Журавлёва Ушаков объявил о присоединении Северной Земли к СССР. На флагштоке взвился государственный флаг и прогремел ружейный салют. Весной 1931 года зимовщики продолжали создавать продовольственные депо, при этом открывали новые острова и проливы.

В тяжёлых условиях четверо людей выполнили дело, которое, пожалуй, под силу было бы большой экспедиции, оснащённой новейшими средствами исследований. Экспедиция Ушакова за 132 дня с маршрутной съёмкой прошла более трёх тысяч километров, а всего более пяти тысяч километров. В среднем за сутки покрывала расстояние четырнадцать километров. Ушаков и его товарищи не только заново открыли архипелаг, изучили составляющие его островов, собрали большие и разнообразные коллекции, но и положили его на точные географические карты, которыми восхищаются и сегодня исследователи Северной Земли. Этой горсткой людей был совершён научный подвиг.

Кроме того, Н. Н. Урванцев составил поражающую своей основательностью и глубиной геологическую карту, выполнил геоморфологическое описание островов. Экспедиция определила площадь каждого из четырёх островов архипелага, протяжённость проливов, побывала на самой северной точке – мысе Арктическом.

Радиолюбители, несмотря на то что некоторые из них не спали всю ночь, сразу столпились вокруг главного (по их мнению) экспоната – фотографии радиста ушаковской экспедиции Василия Васильевича Ходова у какого-то лампового агрегата. Надпись, сделанная не то рукой Ушакова, не то Урванцева: «Радиостанция работала исправно, поэтому даже на Крайнем Севере мы не чувствовали себя оторванными от Родины». Рядом в рамочке радиограмма, переданная на Большую землю и возвестившая на весь мир о последнем крупном географическом открытии XX века. Первая Североземельская экспедиция 1930-32 гг. обследовала и положила на карту мира огромный архипелаг общей площадью более 37 тысяч квадратных километров.

Радиограмма подписана радиолубительским позывным Ходова – U3CF – с какими-то экзотическими дробями. Наши радиолубители сразу образовали pile-up вокруг этого документа.

Как же: председатель секции коротких волн при Ленинградском отделении Общества друзей радио, самый молодой участник из ушаковской четверки,

восемнадцатилетний радиолюбитель-коротковолновик Василий Ходов впервые сообщил всему миру об открытии советскими полярными исследователями Северной Земли, выйдя в радиозфир на коротких волнах с тогда еще безымянного острова, ставшего для полярников домом на долгие два года зимовки. Если учесть, что это событие произошло задолго до известного дрейфа легендарной папанинской четверки, «Челюскин» еще не погиб во льдах Чукотского моря, а Кренкель еще не был RAEM, то юного Ходова можно причислить не только к первым радиопионерам Арктики, но и назвать радиоколумбом Северной Земли. Вместе с первооткрывателями новых земель ступает нога и радиолюбителя!

Из книги Ушакова «По нехоженной земле»: «Ходов проявил себя с самой лучшей стороны и оказался незаурядным полярником. Подолгу оставаясь один на зимовочной базе, он вел несложное, но достаточно хлопотливое домашнее хозяйство, проводил метеорологические и прибрежные ледово-гидрологические наблюдения, поддерживал радиосвязь с Большой землей и безропотно переносил беспредельно тяжелое одиночество на далеком арктическом острове. Такого не выдержали бы и многие опытные, закаленные полярники. Ходов выдержал. И не только выдержал, но и связал после этого свою жизнь с Арктикой. Он был руководителем строительства и первым начальником первого на Северном морском пути крупного радиоцентра на острове Диксон и затем – радиоцентра на мысе Шмидта».

Есть чем гордиться! Не так давно на всех полярных станциях, как правило, среди полярников были и радиолюбители... Увы, все это в прошлом. Остались только память, этот музей, редкие нынче книги «Гидрометеоиздата» да радиолюбительские QSL...

Еще из уникальных документов тех лет: «Георгий Алексеевич Ушаков назначается начальником Северной Земли и всех прилегающих к ней островов со всеми правами...» Помните про начальника Чукотки? Там хоть чукчи были. А здесь полная, совершенная неизвестность и безлюдность.

Из книги Ушакова: «Никто не знает ни простираия, ни площади, ни устройства, ни характера «вверяемой» вам земли и прилегающих к ней островов, – говорит Шмидт. Может быть, вы получаете территорию целого европейского государства, а может быть, и совсем незначительный клочок суши».

Ещё интересно было узнать, что у полярников были уникальные книги из библиотеки известного русского судебного деятеля, писателя, почётного академика Анатолия Фёдоровича Кони с его пометками и дарственными надписями многих его знаменитых современников. Где сейчас они?

Очень жаль, что плоды нескольких героических экспедиций с каждым годом уходят в арктический снег, ржавеют и просто исчезают.

Помню, как в 1993 году на острове Среднем было столпотворение. На взлётной полосе стояло несколько самолётов и вертолётв. Домики были полностью заселены учёными и работниками высокоширотных экспедиций. Функционировала даже гостиница. На острове находилось несколько десятков

единиц техники для обслуживания аэродрома и воздушных судов. Службы аэродрома чистили постоянно полосу для взлёта авиатехники. Через остров транзитом перебрасывалась масса грузов для людей, работающих на ледниках Северной Земли, а также для высокоширотных экспедиций, работающих на дрейфующем льду Северного Ледовитого океана. Сам аэродром имел стратегическое значение. Сюда часто совершали посадку военные самолёты различного класса.

Сейчас тишина и все дома завалены под крышу снегом.

* * *

На часах 11.00. 24 апреля. Скоро за нами должен прилететь вертолёт, который временно базируется на острове Голомянном. На этом островке, находившемся в восемнадцати километрах от Среднего, сохранилась охотничья избушка Журавлёва, одно из первых строений на Северной Земле. Прощаемся, искренне благодарим хозяина за этот удивительный труд – музей в Арктике! И, погрузив рюкзаки на какую-то хитрую машину, настолько же не предназначенную для этого, насколько не был предназначен грейдер, идем на аэродром. Еще одна бочка соляра всеобщими усилиями заталкивается в вертолёт, и снова под нами бескрайние ледяные поля, на этот раз даже без трещин.

Вертолёт взлетел в белёсое арктическое небо. Под нами проплыл остров Домашний с могилами заслуженных полярников. И знаете, о чём я подумал в этот момент? Уже только ради того, чтобы увидеть эти обелиски, чтобы понять настоящую цену подвигу первопроходцев, стоило нам прибыть сюда.

Остров Средний уплывал, уходил назад, скрываясь из виду. Кажется, не я его, а он покидал меня. Доведётся ли в жизни свидеться снова?

Остров Уединения гораздо южнее, если так можно выражаться об арктических островах, никаких особых течений в этих местах нет, и заснеженные льды простираются до самого горизонта. Мы идем низко – нам хочется снять медведя, и командир пообещал высадить оператора Фрика прямо перед ним. Медведей что-то нет. Наваждение какое-то!



Глава третья

В ЦЕНТРЕ КАРСКОГО МОРЯ



Неожиданно вертолет стал набирать высоту. Это означает, что мы приближаемся к земле. И действительно — внизу замелькали домики полярной станции. Ничего себе! Целый поселок! Это вам не остров Ушакова с парочкой кривых избушек. Все прильнули к иллюминаторам, а «вертушка», сделав круг над островом, лихо приземлилась у какого-то дома (по-моему, Сергей Михайлович Полетаев может летать в Арктике с закрытыми глазами!). Наши координаты: 77 градусов 30 минут 50 секунд северной широты и 82 градуса 14 минут 09 секунд восточной долготы.

Выгружаем вещи, попутно оглядывая свое новое пристанище.

Приземлились мы в распадке, который с одной стороны заканчивается морским берегом, а с остальных — чем-то вроде высоких холмов или низких гор. По всей видимости, это место выбрали для полярной станции из-за того, что оно довольно хорошо защищено от ветра. Вокруг нас как минимум с десятка домиков разных размеров. По обеим сторонам от берега на горах установлены маяки.

Наверное, глубина позволяет кораблям подходить довольно близко. На берегу, по-видимому, склад. Ближе к нам домик поменьше. Еще один увенчан внушительной вышкой, как будто буровой или что-то в этом роде. Как потом выяснили, это останки ветряка. Перед ним русло ручья, через который переброшен деревянный мостик. У ручья небольшой деревянный мотобот. Прямо перед носом вертолета торцом стоит большой дом. В окнах замечаю книжные стеллажи. Похоже, библиотека. Прямо за домом начинается крутой подъем, на горе видны целые антенные поля здешней радиостанции. На склоне горы из ослепительно белого снега торчат оранжевые обломки вертолета. За ним виден маяк.

Богатая история у этого острова! Справа от нас — длинный барак, дальше — залежи вездеходов, тягачей и тракторов, рядом с ними то ли гараж, то ли мастерская, то ли все вместе. И никого. Только медвежьи следы. В ближайшие дни, похоже, нас ожидает много интересного.

Выгрузив все вещи, решили зайти в здание библиотеки. Оказалось, что тут и кухня, и столовая, и библиотека, и кинозал с бильярдом. Это не только библиотека, в которой сотни книг различной тематики. Это ещё и каюткомпания. Кроме книг, здесь хранятся сотни коробок с киноплёнками. Успеваю разглядеть в темноте: «Внимание — черепаха!». На столе стоит кинопроектор «Украина» с заряженной плёнкой «Старики-разбойники». Книги, любовно собранные несколькими поколениями полярников Уединения, располагались на стеллажах от пола до потолка. Какое богатство — классика мировой литературы. Больше ничего не разглядеть — темно. В коридоре доска приказов. На доске телеграммы.

РАДИО ДИКСОН ГИМЕТ МАЙОРОВУ:

КОЛЛЕКТИВ СТАНЦИИ ИЗМОТАН ПЕРЕПОДГОТОВКАМИ ЗПТ
УЧИТЫВАЯ ПРЕДСТОЯЩИЕ РАБОТЫ ВЫГРУЗКЕ ИЛИ ПОГРУЗКЕ ЗПТ

УСТАЛОСТЬ ЛЮДЕЙ ТИРЕ СЧИТАЮ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ НАЧИНАЯ СИНСРОКА 15 ГМТ НАБЛЮДЕНИЯ ВСЕМ ВИДАМ ПРЕКРАТИТЬ ЗПТ СУТКИ ТИРЕ ДВОЕ ПОГОДЫ НЕ ДЕЛАЮТ ЗПТ СЛУЧАЕ ЖЕ ЭВАКУАЦИИ СМОЖЕМ БОЛЕЕ МЕНЕЕ ПОДГОТОВИТЬСЯ ТЧК НЕОБХОДИМА ТОЛЬКО СВОЕВРЕМЕННАЯ СКБ ЗА СУТКИ ТИРЕ ДВОЕ СКБ ИНФОРМАЦИЯ СРОКАХ ВЫВОЗА ЗПТ МАКСИМАЛЬНО ВОЗМОЖНОЙ ЗАГРУЗКЕ ВЕРТОЛЕТА ТЧК НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ГОТОВИМ ЭВАКУАЦИИ ИМУЩЕСТВО СТАНЦИИ ЗПТ ЛЮДЕЙ ЗПТ НО ВСЕ ЖЕ НАДЕЕМСЯ БЛАГОПРИЯТНЫЙ ИСХОД ТЧК ЧИСТО МОРАЛЬНОМ ПЛАНЕ ОБИДНО БУДЕТ ЕСЛИ СТОЛЬКО ВРЕМЕНИ И СИЛ ВЫБРОШЕНЫ НА ВЕТЕР ТЧК ВАШ 21/758 ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ НАШЕМУ МНЕНИЮ ТЧК УВАЖЕНИЕМ

21 11 3 АПС ЖУКОВСКИЙ.

Штурман вертолѐта Валера говорит, что в 1996 году запасы топлива для дизельных генераторов на станции подошли к концу. Полярники бомбардировали начальство радиogramмами, их просили держаться, обещали прислать все, что нужно, а двадцать шестого ноября на острове неожиданно-негаданно приземлился вертолет. Народ поставили в известность, что топлива не будет и что прямо сейчас нужно взять с собой самое необходимое и быстро грузиться, потому как других «бортов» не будет. Вывозил полярников наш Сергей Михайлович Полетаев. Не знаю, что чувствовали эти люди. Наверное, то же, что чувствуют моряки, глядя на свой гибнущий корабль... Почему-то вспомнил, что в том самом девяносто шестом проходили президентские выборы, коробки там из-под ксерокса с долларами и прочее. Не знаю, скорей всего одно с другим никак не связано, но как-то связалось: бешеные деньги на выборы и Титаник-остров Уединения, медленно погружающийся на дно. Это самая последняя – пока – из законсервированных станций Центральной Арктики...

Разгрузка окончена. Мы решаем разбить лагерь в низине, однако радиолобительская фракция протестует – для работы в эфире требуется установить антенны повыше. Затащить трансиверы, усилители, антенны, генераторы, рюкзаки и прочее в скользкую гору – приятного мало. Выручают вертолетчики. Загружаем радиоаппаратуру и радиолобителей обратно и через каких-нибудь тридцать секунд все это оказывается на горе. В мыслях снова полное отсутствие желания жить в палатке. Расслабила ночевка на погранзаставе! С надеждой смотрю на Чукова. Он с интересом поглядывает на небольшой аккуратный домик у подножия горы. Кажется, ему тоже не очень хочется ставить палатку. Домик оказывается резиденцией начальника «полярки» – типичный советский кабинет с пишущими машинками и сейфом, две комнаты и кухня. В кабинете на столе – недопитый чай, нарезанный хлеб и раскиданный сахар-рафинад. И страшный беспорядок, как в кино, когда белые близко. Кучи разбросанных бумаг, папки, книжки, вещи. Причем, вещи такие, которые люди, уезжающие откуда-нибудь навсегда, как правило, берут с собой. Например, маленький

цветной «Шилялис». По всему видно, что приказ о срочной эвакуации застал людей, как айсберг – большой пароход. Даже чай не допили. А может, и знали заранее, и подготовились, но все равно надеялись до последнего, пока вертолет не прилетел... Окно в кабинете разбито, и вокруг, на улице, натоптано медведем. Похоже, он и пытался занять освободившееся кресло. Ну, он – Хозяин, ему можно... Изрядно хочется есть. В последний раз мы делали это вчера. Поэтому наводим порядок с хорошей скоростью. Я и мой партнер по бизнесу Леня Сафонов обследовали кухни в различных зданиях, и мы планируем, где разместить пищеблок. Наш быт очень напоминает эпизод из фильма «Джентльмены удачи», когда герои устраиваются в московском доме, предназначенном под снос. Интересно, в отличие от острова Ушакова, где все закончилось еще при СССР и на стенах висели плакаты и картинки из советских журналов, на стенах здешних комнат – Брюс Ли, Karate kid, Виктор Цой и лики святых из иллюстрированных журналов. В кабинете начальника нахожу какие-то странные солнцезащитные очки размером на ребенка, не больше. И конструкция какая-то странная... Кусочек кожи в форме восьмерки с резинкой вместо дужек, чтобы на голове держался, две дырки и зелененькие стекла. Женя вертит в руках очки и авторитетно заявляет: «Для собак!» И это очень похоже на правду.

В бумажках на полу – изрядно потертая книжица: «Океанографический справочник арктических морей СССР. Общая логия». Издание Главсевморпути. 1940 год. По-моему, всю нашу Арктику можно запросто и смело провозглашать музеем. Прилетай на любой заброшенный остров с делегацией каких-нибудь туристов и води их по этим домикам, мостикам и лесенкам.

Я вспоминаю 1990 год, когда отправился в очередной отпуск на Север. В то время мне посчастливилось побывать на Земле Франца-Иосифа. Правда, сначала я планировал совсем другой маршрут по Арктике.

На острова Земли Франца Иосифа отправлялась международная экспедиция французов и канадцев. Там, на острове Хейса, располагалась настоящая обсерватория и ракетодом. Именно с этого острова стартовали ракеты в стратосферу, на высоту более 170 километров. Научная аппаратура, забрасываемая на такую высоту, передавала информацию об изменении солнечной активности и о состоянии озонового слоя. С собой они меня взяли по двум причинам: первая – я один и желаю пройти сложный маршрут, вторая – моя красивая форма оранжевого цвета и капюшон, отороченный песцовым мехом, наверное, не оставили их равнодушными.

Вертолётom, которым командовал человек-легенда Юрий Александрович Реймеров, мы через Новую Землю добрались до острова Хейса. Они налево, я направо. Одинокое путешествие тоже в чем-то сродни безумию. За плечами рюкзак и ружье, лыжи и полная свобода действий. Ни тебе радиосвязи, никакой страховки в плане присутствия за спиной друзей-товарищей. Одиночество – вещь замечательная, если умеешь им пользоваться.

После завершения лыжной «прогулки» по островам архипелага я вернулся на научную международную станцию на острове Хейса. С интересом осмотрел почти всю научную аппаратуру, удалось побывать даже в обсерватории. У научных работников на ракетодроме возникли проблемы с ракетной техникой. Научные ракеты стали «прогорать» на старте. Попросту взрываться. Срывалась большая научная программа, но причину отказа ракет никто не мог объяснить. Принято было решение: на ближайшем вертолёте, улетающем с острова, отправить части оставшейся ракеты на Диксон.

Так уж получилось, что вместе с ракетой на вертолёте улетал и я. Вместе с экипажем мы грузили множество ящиков, а корпус ракеты расположили вдоль салона между двумя топливными баками. Погода тогда была пасмурная и ветреная. Маршрут планировали на остров Средний, а потом на Диксон. В полёте мы попали в сильную болтанку на границе мощного циклона. Мне тогда показали в иллюминатор кружащиеся, как в воронке, облака. И в то время, когда нас сильно мотало, корпус ракеты сместился и острым углом пробил внутренний топливный бак вертолёта. Керосин полился в салон. Пока мы раскидали вещи, оттащили разорванную ракету в сторону, топлива вытекло уже много. Мне пришлось заткнуть пробойну, как в подводной лодке, своим телом. Топлива до острова Среднего могло не хватить, и экипаж принял решение лететь напрямик на остров Уединения. К тому времени я уже почти полностью пропитался керосином. Мы благополучно долетели до острова и сели вдали от полярной станции. Юрий Реймеров принял решение оставить на острове временно пассажиров, корпус ракеты. Вместе с экипажем разрешили на Диксон лететь только мне. Вот такая иногда складывается в полётах над Арктикой аварийная ситуация. Но мы вышли из неё победителями благодаря профессионализму и находчивости лётчиков. Сейчас, через 12 лет, хотелось бы найти место нашей посадки.

Все готово для жизни и обеда. Начинаю понимать, что лучше было бы поставить палатку. В палатке на морозе холодно. В домике, который простоял пять лет без обогрева, холодно и сыро. Обедаем в кабинете начальника, притащив туда еще один стол, чтобы всем нам можно было там уместиться. Едим быстро и сосредоточенно – всем не терпится. Но каждому не терпится по-своему. Радиолюбителям – развернуть антенны и заявить на весь смиренно притихший свет о высадке на острове Уединения. Кинооператоры решили отправиться на обследование острова. Обследование начинают с ближайшего к нам домика, расположенного напротив нашего жилища через ручей с мостиком. Это склад ширпотреба или, может, магазин. Стопки новеньких тарелок в оберточной бумаге, столовые ножи, крытые овчинные полушубки, новые матрасы штабелями, новые графины для партсобраний, какие-то научные приборы в ассортименте, лампочки Ильича и дневного света – Остров Сокровищ! Нет, все-таки они рассчитывали сюда вернуться, не может быть, чтобы все так было брошено! Гробовая тишина. Рассказов говорит, что попал в

свою детскую мечту. В детстве он мечтал, чтобы все люди куда-нибудь делись и чтобы можно было побродить по миру без людей. Правда, в его мечте не было белых медведей, а здесь они незримо присутствуют. Поэтому мы медленно и осторожно перемещаемся ближе к берегу, к следующему объекту исследований. Здесь гораздо меньше снега, чем на Ушакова. По крайней мере, дома не заметены по самую крышу, и мы открываем очередную дверь без особых усилий совковой лопатой. Это склад продуктовый. И тут тоже кое-что есть. Вот почему вокруг так много медвежьих следов. Не поленился Хозяин даже на чердак по приставной лестнице сходить, сильно его запах взволновал. Но внутрь медведь так и не попал. Камень в огород сторонников теории эволюции: неужели за шесть лет самый крупный и самый опасный сухопутный хищник не мог с голодухи научиться орудовать совковой лопатой?

Так, что у нас здесь? Мука, консервированный борщ, стоимость в первом поясе 27 копеек, в третьем 30 копеек, сахар-рафинад в узеньких пачечках, скумбрия консервированная в масле, спичек ящик, повидло и подсолнечное масло. В предбаннике какие-то фляги. Принимаемся к содержимому. Ацетон. Большие фанерные ящики с грузинским чаем в красных коробках.

Небо снова свинцово. Вечер. Или, может, ночь? Поднимаемся на гору к радиолюбителям, по пути осматривая приличный кусок вертолетного хвоста, сломанные хвостовые же лопасти, осколки толстого плексигласа, торчащие из погнутых рам пилотской кабины. Все это навевает мысли о том, что полеты в здешних широтах бывают и не столь удачными, как наши до сих пор. Сергей Михалыч Полетаев рассказывал, что в тундре, где-то между Новосибирском и Норильском, они видели распластанные на горном склоне обломки великана советского авиастроения тридцатых годов бомбардировщика ТБ-3. А машину Леваневского не могут найти вот уже полвека. Так что, несмотря на всю изученность и исхоженность, расслабляться Арктика не дает.

Не дает она расслабиться и нашим героическим радиолюбителям. В запарке с переездами после прилета на остров Уединения они забыли запустить дизельный генератор – наш замечательный японский шестикилловаттный электрогенератор, и он конечно же не вынес такого неучтывого обращения и замерз, как последний Маугли. Запустить его не представляется возможным. Вот уже шесть часов. Народ сходил вниз, к нашему домику, на своем горбу затащил в гору бензоагрегат с аварийным запасом бензина, но работать на нем в сложившихся условиях – быстрое и верное самоубийство радиолюбительской части экспедиции. Раздраконить и без того уже раздраконенную мировую общественность, устроить pile-up и на всех парах вырубиться из эфира по окончании скромного аварийного запаса... Часть злобного сообщества яростно дергает дизель за веревку, греет его паяльными лампами, укрывает от ветра и тихо матерится, часть устанавливает Yagi рядом с антенным полем дальней связи и домиком радиостанции острова Уединения. На нем, на домике этом, даже табличка специальная об этом свидетельствует – UGV.

Здесь решено развернуть станции для работы очередным экспедиционным позывным – RU0B. Это своеобразная дань уважения тем, кто работал здесь многие годы, и просто очень удобное место. Заруба ходит по домику и изумляется вслух – это на него оборудование станции так воздействует. Я в этом ничего не понимаю, но внешний вид всего этого меня тоже впечатляет немало: корабельная стойка, кажется, она называется «Дюна», с часами, циферблат которых поделен на сектора, в течение которых радист обязан слушать сигналы SOS, приемники «Шторм», в соседней комнате какие-то совершенно чудовищные агрегаты размерами под потолок, массивные телефонные трубки, как на подводных лодках, легендарный Р-250, все в снегу и инее – оконное стекло разбито, может, медведь, может, само. Очередная картина всеобщего запустения. Юра Заруба говорит, что все, на первый взгляд, в состоянии «подавай питание и садись работать». А с питанием, между тем, проблемы и у нас. Не подается оно, питание. Не сдается дизель. В разбитое окно, которое уже успели заткнуть какими-то тряпками, стучит Паша Цветков, зовет приобщиться к радиолюбительской деятельности – поддержать антенные растяжки. На улице ветер. Он разогнал тучи, и картину верхней части острова освещает багряное ночное солнце. Кажется, здесь строений еще больше, чем внизу. Причем, если внизу, так сказать, инфраструктура, то наверху сплошная наука в чистом виде. Рядом с радиостанцией большая метеоплощадка с кучей всяческих ящичков на длинных ножках, флюгеров, штативов и прочих приспособлений. Одна комната в здании радиостанции, похоже, была отдана метеорологам. Кстати, осматривая комнаты в различных зданиях, мы обнаруживаем почти везде заботу культпросветработников. Везде много музыкальных инструментов: гитары, аккордеоны, балалайки и даже мандолины. Кому-то, у кого есть магнитофон, это не нужно, но положено: получи и распишись.

Отсюда открывается панорама острова. Вдали в разных местах видны кучи бочек, как потом выяснилось, часть из них полны различным ГСМ. Дальше, в сторону моря, здоровенный барак с высокой двускатной крышей, над которой возвышается маяк. Барак, видно, просоленный и продутый всеми ветрами – доски, из которых он сколочен, почти белого цвета. Пейзаж потрясающей силы и красоты: бескрайняя снежная пустыня, розово-оранжевая в закатном свете, и на краю этой пустыни, на высоком обрыве – седой дом и маяк на его высокой крыше. Эта картина запомнится на всю жизнь.

Направо, за метеоплощадкой, небольшой домик с плоской крышей и шаром на ней. Это радиопрозрачный колпак для размещения внутри радиолокационных станций, которые следили за полётом шаров-зондов. Слава Государев сказал, что видел очень ценные приборы, которых нет даже в МГУ для обучения студентов. Далее еще какие-то строения, добраться до которых сегодня нет никаких сил, хотя желание огромно. Дизель молчит. Все остальные тоже молчат. Хочется спать. Заканчиваем с установкой антенны и от-

правляемся вниз. Радисты остаются распаковывать и устанавливать аппараты в надежде, что электричество все-таки удастся добыть.

Местное время, как обычно, около трех ночи. В это время мы посетили барак рядом с парком колесно-гусеничной техники. Барак оказался мастерскими и дизельной одновременно. Дизельная – сердце станции. Собственно из-за того, что нечем было ее кормить, станцию и закрыли. В небольшой комнатке рядом с машинным залом мы нашли аппаратный журнал, в котором педантичный дизелист мелким почерком ежедневно отмечал температуру в системе охлаждения, напряжение в сети, еще какие-то там параметры. В день «консервации» станции через весь разворот журнала красным карандашом сделана последняя запись: «26.11.96. Все. Сливаю воду. Станции конец!» Теперь вот мы свой дизель запустить не можем. Мистика, можно сказать. Укладываемся спать. Леня Сафонов, молчаливый механик экспедиции, большой специалист по разжиганию кривых паяльных ламп, услышав наш рассказ о смерти электрогенератора, молча встает и отправляется наверх.

Лёня Сафонов после плотного «общения» с дизелем оживил генератор – сердце экспедиции – через двенадцать часов после того, как его попытались безуспешно завести. Леня, молча и странно улыбаясь, ходил вокруг, крутил там чего-то, глядя на агрегат, как на одушевленное существо, и генератор сначала долго отхаркивался, а затем затарахтел-заработал и выдал первые киловатты! Леня – герой полярного дня без галстука. Вконец измотанные душевно и физически, радиолюбители валяются на единственный диван и вырубаются напрочь. Валере Сушкову (RW3GW) места на диване не достается и он отправляется вниз, за пенопленовым ковриком, чтобы постелить его на полу и уснуть. После бессонной ночи на Среднем и всех мучений минувшего дня и ночи, ни о медведях, ни о том, что по «поверхности» настоятельно рекомендовано ходить по двое, не думается. Нет сил. Нет и напарника. Сушков доходит до нашего домика, берет здоровенный рулон пеноплена и отправляется обратно. Забирается в гору, благополучно достигает радиостанции, падает на «улице» у порога и засыпает от холода и усталости, обнимая этот самый рулон пеноплена.

На его большое радиолюбительское счастье, мне тогда в ту ночь не спалось. Не может спать душа зампотылу экспедиции рядом с невероятным количеством необследованных домиков и всяческого в них добра. Встал я тогда рано, сварил вкуснейшую гречневую кашу с тушенкою, вскипятил чай и, гонимый жаждой приключений, материальных ценностей и буквально материнской заботой оголодных «верхних людей», проходя мимо радиостанции, около крыльца обнаружил лежащего на снегу человека, который оказался Сушковым. А может, и полумертвый уже. Видимо, замерзал Валера недолго, так как мне на 25-градусном морозе удалось-таки растормошить его, отвести вниз, накормить согласно вышеуказанному меню, а затем уложить спать в относительном тепле, предварительно завернув в пресловутый пеноплен. В жизни всегда есть место подвигу.

В это солнечное утро я разбудил всех, почивавших в командирском домике, текстами вроде: «Я кашу уже два раза разогревал, чай, сгущенку открыл. Вставайте, а то опять остынет!» Содержание текстов напомнило всем счастливое раннее детство и бабушку. Услышав от меня за завтраком историю о спасении Валеры, все устремляются наверх. Валера спит на полу и на внешние раздражители не реагирует. Радиолюбители уже освободили единственный диван и оживленно обсуждают происшествие. Всеобщими усилиями перекантовываем Сушкова на диван и укрываем всем, что имеем теплого. Сегодня его второй день рождения. Радио, так сказать, любительский. Придя в себя, президент всех «Русских Робинзонов» снял с себя дорожные часы, купленные в Арабских Эмиратах, и наградил ими меня. Долго отказывался, но теперь у меня об этом случае всегда память на левой руке.

Мы идем обследовать остров Уединения дальше. Радионавигационная станция – домик с шариком на крыше – пребывает в том же состоянии, что и все остальные. Бардак, развал, кучи бумаг, каких-то журналов и схем, экраны, лампы и надпись во всю стену жилой комнаты:

**«ВОТ К ЧЕМУ ПРИВОДИТ БЕЗДАРНОСТЬ НАЧАЛЬСТВА!
БРОСАЕМ ВСЁ. ТОПЛИВА НЕТ. 26.11.96».**

По всем стенам домика развешаны картины местных художников. Конечно, на них только арктические пейзажи. Но некоторые действительно очень красивые.

На отшибе, на самой окраине станции – здоровенный современный сборно-щитовой домина на сваях, алюминиевый какой-то, видимо, самая новая постройка. Поднимаемся на высокое крыльцо, входим и замираем не то чтобы в ужасе, но уж точно в душевном волнении: в абсолютной тишине брошенной полярной станции, в пустых комнатах гулко отдается тиканье какого-то часового механизма. Потоптавшись в нерешительности, проходим дальше. Комнаты чистые и светлые, а главное, совершенно не отсыревшие за пятилетку без людей! Видимо, построено с умом и в соответствии с новыми технологиями. Знать бы об этом раньше, поселились бы здесь, а не внизу, и жили бы, как в Сочи. В одной из комнат находим источник тиканья и нашего нервного напряжения: какой-то юморист прицепил к обычным советским электронным часам-будильнику здоровенный аккумулятор. Они идут уже пять лет!

Рядом с домом из снега торчат какие-то ящики. Открываем. Антенные мачты – военные такие, зеленые все из себя. Мотки стального троса с изоляторами, растяжки антенные. Скромная мечта российского коротковолновика лежит себе под снегом и не жужжит. Андрей Моисеев (UA0BA) и Паша Цветков (RV0AR) начинают обсуждать планы новой экспедиции – на барже, чтобы все можно было за один раз домой увезти. Чтобы нестабильная радиолубительская психика не расстроилась окончательно, тихонько и незаметно уводим блаженно улыбающихся своей мечте товарищей и идем на бережок, на высокий обрыви-

стый северный берег острова, где стоит точно такая же, как на Ушакова, автоматическая ядерная метеостанция – швабра с флюгером и пропеллером. Видно, часы с аккумулятором навеяны этой конструкцией. Вот и всё, что осталось здесь живого и функционирующего.

Завершаем наш обход в седом бараке с маяком. Барак оказался очень даже романтическим местом: здесь надували водородом и запускали в стратосферу аэрозонды. Теперь понятно, почему здоровенные ворота у него не с торца, как у всех нормальных гаражей и прочего, а в фасадной, так сказать, части. Внутри барака залежи истлевших зондовых оболочек. А еще – ярко разрисованная округлая дверь с призывной надписью «BAR», разноцветными наклейками от импортных напитков и вырезками из «иностранческих» журналов... По другую сторону за ажурной дверцей с красивым замочком – реалии жизни: банальный сортир класса земля-тундра с намалеванными злорадствующими рожами на стенах – черный полярный юмор. Рядом – плакат с официальными лицами Членов Политбюро ЦК КПСС и суровыми распоряжениями руководства, напоминающими о пол-литровой месячной норме сухого красного вина на каждый полярный нос. В довершение – плакат в стиле «Родина-мать зовет!» – «А ты отоварил талоны?» Такой замерзший социализм... Ветер гуляет повсюду, мерно наметая снег в распахнутые ворота и сантиметр за сантиметром утрамбовывая в вечную мерзлоту остатки бывшего могущества прошлого века. Вот и всё, что здесь есть. И в бараке, и на острове.

Просматривая бумаги в кабинете начальника полярной станции, мы обнаружили очень много интересного. Тут были справочники по оборудованию полярных станций различной категории. В них всё расписано, что необходимо иметь для нормальной работы, от приборов до карандашей. На полках лежали справочники по перелётным птицам. Профили и портреты различных гусей, уток и чаек висели по стенам.

Но самое главное, была найдена старая общая тетрадь с экзотическим названием: «Книга регистрации браков на полярной станции острова Уединения». Я прочёл и не поверил своим глазам. Книга начата в 1962 году. И хочется привести, как пример, одну из записей.

Помимо заявлений о вступлении в брак, в книге фиксировались и торжественные обещания.

Торжественное обещание

Я, Потапов Юрий Владимирович, 1940 года рождения. Уроженец города Ленинграда, в настоящее время проживающий на полярной станции острова Уединения, вступая в брак с гражданкой Павловой Ниной Ивановной, русской, 1929 года рождения, уроженкой города Ленинграда, в настоящее время проживающей на полярной станции острова Уединения, в присутствии начальника полярной станции Румянцева Василия Тимофеевича и инженера гидрометеоролога Дранкина Михаила Аркадьевича, даю это торжественное

обещание в том, что с сего числа являюсь мужем гражданки Павловой Нины Ивановны, буду ответственным за сохранение настоящего брака согласно законам Союза Советских Социалистических Республик. В случае, если я нарушу этот брак, это моё торжественное обещание будет иметь такую же юридическую силу, как и свидетельство о браке, выданное органами отдела актов гражданского состояния СССР.

Настоящее торжественное обещание написано мною собственноручно, в полном рассудке, в присутствии вышеуказанных лиц.

В чём и подписываюсь.

Подпись жены.

Начальник полярной станции.

Инженер гидрометеоролог.

22 августа 1962 года.

За отсутствием на полярной станции острова Уединения органов ЗАГС настоящее торжественное обещание заверяется печатью полярной станции и подписью начальника полярной станции, удостоверяющего факт, и хранится в деле полярной станции. Копия настоящего торжественного обещания может быть выдана гр. Павловой Н. И. по первому её требованию и будет служить юридическим документом на право получения свидетельства ЗАГС по месту жительства.

Удостоверяю

Румянцев

И таких документов в книге больше двадцати.

Потом читаем ещё одно заявление, но уже по бытовому вопросу.

Заявление

Просим считать нас с настоящего дня состоящими в браке. В связи с этим просим предоставить нам комнату для совместного проживания. По возможности ходатайствовать о вылете на Диксон для регистрации нашего брака.

Да, хоть и далеко находится этот остров, но жизнь текла своим чередом с её горестями и радостями, проблемами и романтикой. Интересно, где сейчас эти люди, чем занимаются, вспоминают ли эти заявления?

На полке нахожу ещё один интересный для меня документ.

Трудовое соглашение

22.09.1993 года.

Мы, нижеподписавшиеся, грузополучатель «Полярная станция Уединения» в лице начальника, с одной стороны, и бригадира в лице капитана теплохода «РАЗНА» Сафонова А. М., с другой стороны, заключили соглашение в следующем:

1. Грузополучатель получает, а бригадир принимает на себя в свободное от вахт время выполнение работ по заводке шлангов до уреза воды длиной три километра с теплохода «Разна», обеспечение наблюдения за шланголинией и ремонт по уборке шлангов после слива.

2. В случае прокладки шлангов по ледовому припаю грузополучатель обеспечивает безопасное производство работ и защиту работающих людей от возможного нападения белых медведей.

Капитан латвийского судна...

* * *

Все-таки расслабила ребят-радиостов погранзаства с ее теплом и уютом! И жажда хоть какой-нибудь деятельности наводит их на мысль отогреть радиорубку окончательно. Для этого есть все предпосылки: работающий трансивер и усилитель выделяют изрядное количество тепла, мощности генератора хватает с запасом, а в каждом жилом помещении острова имеется пара-тройка электрообогревателей. Есть еще одна причина того, почему мы уже целый день сметаем с потолка тающую ледяную корочку и убираем воду с пола. Аккумуляторы наших видеокамер на морозе потеряли емкость, и через минуту-другую после установки их в зарядное устройство, они радостно показывают полную зарядку, а через три минуты работы уже сигнализируют о своей близкой кончине. Поэтому Женя Рассказов приволок откуда-то «козла» помощнее, дизель за окном тарахтит натужнее, все мокрые, а потолок подсыхает. Вот уже и пар изо рта не идет.

Чуков, я и Слава отправляемся в поход по кромке острова.

Берег действительно крут – и в прямом, и в модном смысле. Вертикальная песчаная стена метров в пятнадцать – двадцать высотой. Похоже, морской прибой постепенно отнимает у острова его территорию: под обрывом кое-где довольно высокие заснеженные бугры, обваливается берег. Отходим чуть дальше в торосы и находим медвежьи следы – обойдя каждый островной домик, оставив в одном из пыльных стекол запятую носом (наверное, встал на задние лапы, уткнулся в стекло, не устоял и съехал), Хозяин отправился в поисках чего-нибудь съестного дальше. Удивительно, как совпали его и наши мысли. Мы ведь тоже каждый дом осмотрели, а теперь буквально по его следам вокруг острова идем!

С другой стороны, о чем еще здесь думать?.. Рядом с внушительными медвежьими следами еще одни, мелкие и собачьи. Вернее, песцовые. Этот арктический шакал, конечно, не бежал рядом с медведем, а следовал на почтительном расстоянии, но четко придерживался генеральной линии, двигался, так сказать, в разрезе.

Подбираемся вплотную к живописно нависающему над морем козырьку. В этом месте рельеф острова понижается метров до шести, да еще внизу куча земли. Стенка, как слоеный пирог, из наносов, а внизу этого пирога

целый слой древесного угля! В незапамятные допотопные времена на голом песчаном острове Уединения росли деревья и всякая всячина, в их кронах пели птицы, а внизу наверняка проживали какие-нибудь звери... Я где-то читал, что всему этому положил конец всемирный потоп. Исследователи, работающие в Арктике, находят в этих слоях замерзших животных с веточками в зубах и рыбешками в желудках. Это значит, что они умерли очень быстро, а не от старости или голодной смерти... Мы устали и находим место, где можно выбраться на поверхность острова. Ага! Видимо, песцы здесь были частыми гостями – снега на продуваемой островной возвышенности почти нет и на расстоянии метров ста друг от друга, насколько хватает глаза, виднеются вкопанные в землю деревянные ящики с прикованными к ним небольшими капканами. Промышлял полярный люд пушшиною...

Еще одна живописная картина всеобщего запустения: колея вездеходных гусениц, оставшаяся от прежних хозяев острова, ведет напрямик к высоченному обрыву над морем и исчезает... Никто, конечно, не бросался в море на вездеходе, просто берег под действием прилива постепенно обваливается, но выглядит все это очень символично. Природа как будто старается любой ценой замести человеческие следы. Следы в никуда...

Остров Уединения открыл норвежский капитан-промышленник Иоганнесен в 1878 году и назван им так за отдалённость и пустынный вид. Впервые на него высадились моряки со шхуны «Эклипс», искавшие в 1915 году следы пропавшей без вести полярной экспедиции В. А. Русанова. Положение острова не было точно определено, и поэтому в 1930, а затем в 1932 годах вначале ледокольный пароход «Г. Седов», а потом «Русанов», безуспешно искали этот остров там, где его обозначил Иоганнесен. Только в 1933 его обнаружил «Челюскин» и остров Уединения занял свое настоящее место на морских картах.

Станцию здесь пытались построить в 1933 году, но судно не смогло подойти к острову из-за льдов.

В 1934 году из Архангельска отправился к Северной Земле ледокольный пароход «Садко» (тот самый, на котором через год откроют остров Ушакова!), экипажу которого надлежало построить полярную станцию на мысе Оловянном (пролив Шокальского). На борту парохода находились две смены зимовщиков: одна направлялась на остров Домашний, вторая – на мыс Оловянный.

Здесь заметим, что начальником полярной станции на мысе Оловянном был назначен Эрнст Теодорович Кренкель, будущий радист первой дрейфующей станции СП-1, откуда и пошел счет UPOL-ам, будущий начальник Центрального радиоклуба (впоследствии его имени) и председатель Федерации радиоспорта СССР, будущий автор радиолубительского бестселлера «RAEM – мои позывные». И поныне радиолюбители всего мира бережно хранят редкие QSL RAEM, UPOL-..., 4K0... Интересная история...

Представляете, начальником дрейфующей станции «Северный Полус-19» был нынешний зам. Председателя Государственной думы РФ Артур Николаевич Чилингаров! Кстати, он по совместительству еще и председатель Оргкомитета нашей экспедиционной программы «Дорога в Третье Тысячелетие». История повторяется... А начиналось все тогда.

«Трудно было ледокольному судну пробиться к берегам сурового архипелага. В 30 милях от острова Домашнего, где располагалась полярная станция, попав в тяжелый лед, пароход лег в дрейф, продолжавшийся 24 дня. Ежедневно, чтобы спасти стальной корпус корабля от напора сильных льдов, экипаж и зимовщики, участники гидрографической экспедиции скалывали лед. Работа была изнурительной и продвигалась медленно. К концу дрейфа «Садко» вынесло на траверз острова Шмидта, за 82 параллель. На помощь ему прибыл ледокол «Ермак», который и вывел судно на чистую воду. Тогда Главсевморпути приказало капитану А. К. Бурке выгрузить предназначавшиеся для станции на мысе Оловянном оборудование и стройматериалы на острове Уединения. 7 сентября Бурке высадил на пустынный остров партию зимовщиков в составе 18 человек: начальника зимовки С. В. Шманева, врача, двух гидрологов – Н. Т. Черниговского и А. Н. Золотова, метеоролога В. М. Бизина, двух радистов, двух механиков и девять строительных рабочих (последние были оставлены на зимовку). После ухода «Садко» положение на острове сложилось тяжелое. Негде было укрыться от непогоды, шторм грозил смыть с берега ценные грузы, бревна для постройки дома, фанеру, продовольствие. Но люди не дрогнули, вступили в отчаянную борьбу со стихией, и вышли из нее победителями. Уже первую ночь полярники провели под крышей фанерного барака, построенного общими усилиями.

Торжественно звучит первая телеграмма С. В. Шманева Отто Юльевичу Шмидту: «Доношу: полярная станция на острове Уединения начала свою работу. Выстроен первый барак. Ваше приказание первую ночь провести под крышей выполнено. Готовим горячий ужин. Завтра начинаем передачу метеорологических сводок». В борьбе с суровой природой прошли вся осень, тяжелая зима, весна и часть лета. В эфир летели позывные о. Уединения. Их ловили радисты судов и обсерваторий, соседних полярных станций и новостроек Севера. Сводки ложились на синоптические карты. А. Н. Золотов вспоминает: «Поработать пришлось порядочно. Признаться, ни до этого, ни после мне не приходилось так работать. Больше 700 тонн груза перетаскали мы с берега на площадку дома...

К наступлению зимы мы закончили полностью отделку жилого дома, в котором, помимо теплых комнат для жилья, были расположены научные лаборатории, красный уголок, радиорубка и амбулатория. В нашем доме мы создали себе подлинный домашний уют... После окончания полярной ночи мы решили построить своими силами машинное отделение из местного стройматериала, т.е. плавника.

Плавник привозили на нартах за восемь километров. Работа эта отнимала много времени и физических сил... Через небольшой промежуток времени был подведен под крышу еще один рубленый домик.

Так в самом центре Карского моря приступила к работе полярная станция. Во второй смене полярной станции о. Уединения работали две женщины, успешно перенесшие, впрочем, не в первый раз, и полярную ночь, и пургу, и метели, и долгое одиночество, и тяжелый труд.

Ледокольный пароход «А. Сибиряков» (капитан Ю. К. Хлебников) завез на остров коров, свиней, коз и даже кур. Суровый остров мог считаться обжитым и освоенным.

Радиотелефон связал остров со всеми станциями Карского моря. Эта связь оказалась настолько хорошей, что станции острова Русского (! – наши радиолюбители «радиооткрыли» этот остров в Архипелаге Норденшельда в 1995 тем же позывным – RU0B. И вновь история повторяется...), мыса Стерлегова (!) и острова Уединения решили отпраздновать День Красной Армии совместно, с помощью радио. Основной доклад подготовил для всех станций коллектив о. Уединения. Своими воспоминаниями о годах гражданской войны поделился полярник с о. Русского. В концерте художественной самодеятельности участвовали зимовщики всех трех станций. Почин о. Уединения был подхвачен и на других станциях.

Возникло соревнование между радистами за лучшую слышимость и быструю настройку. В праздновании 1 Мая участвовали уже девять полярных станций.

Это статья все из того же четвертого тома «Истории открытия и освоения Северного Морского пути», обнаруженного три года назад на Среднем.

Здесь, на острове Уединения, Валера Сушков (RW3GW) нашел третий том «Истории». Пафос пятидесятых, когда все это писалось, не в состоянии перечеркнуть одну простую вещь: у каждого из смертных одна-единственная жизнь. И часть этой самой единственной и неповторимой жизни люди на протяжении шестидесяти лет отдавали на то, чтобы обжить пустынный остров, по-настоящему затерянный в арктических льдах. А теперь здесь только следы в никуда...

Какие-то тоскливые мысли. Наверное, обедать пора. Возвращаемся в радиорубку. Там «Ташкент» натуральный, наш неутомимый Рассказов где-то раздобыл электроплитку, принес со склада банки борща, законсервированного еще при советской власти, и варит из него борщ натуральный, приправляя ископаемую консерву современной тушенкой. Несмотря на соблазнительный запах и искренние заверения в съедобности изделия, от борща я отказываюсь. И не только я. Напрягает что-то борщ из прошлого тысячелетия. Кулинар вдохновляет нас своим примером. Не помогает.

Работа в эфире не прекращается ни днем, ни ночью. Связь из двух комнат в домике радиостанции. В одной тепло, светло, комфорт и телефонный режим,

голосом в микрофон то есть. В другой созданы все условия для того, чтобы радиолюбитель мог сполна прочувствовать все то, о чем прочитал в многочисленных книжках про бывалых полярников, – собачий холод, полумрак настольной лампы и работа телеграфом, для непосвященных – ключом и морзянкой. Здесь в основном упираются Моисеев (UA0BA) и Сухарев (RZ900).

Есть у нас и ноутбук для супермодной пакетной и прочей цифровой связи, но она почему-то не очень популярна. Гораздо активнее компьютер используется для убийства пришельцев, зомби, гангстеров и прочего мирового зла.

Расправляясь с монстрами, слушаем переговоры, чтобы в случае чего быстренько включить камеру и запечатлеть что-нибудь яркое для фильма. Например, разговор с бортрадистом «Боинга – 737», летящего из Москвы в Тель-Авив, или с рыболовным судном в Северной Атлантике. А вот и легендарный Яков Семенович Лаповок (UA1FA) – в его честь именем LAPOVOK назвали одну из малых планет во Вселенной! Вот бы ему сюда – столько радиолубовительского «железа» даром пропадает, сколько всего можно было бы из всего этого сделать...

Радиолубитель, который провел за трансивером всю ночь напролет, является весьма интересным объектом наблюдения. Паша Цветков (RV0AR), например, хохоча показывает всем запись в аппаратном журнале, где в графе «время» стоит 25.04. «Вот дописались! – смеется Паша – Двадцать пять часов четыре минуты!» Действительно, смешно. Потом Паша как-то вдруг стихает:

- Нет. Это не двадцать пять ноль четыре. Это двадцать пятое апреля...

Так и живем.

Рассказову никак не сидится без дела. Он решает разобрать и почистить свой «Remington», который по-прежнему стреляет только тогда, когда ему это заблагорассудится, а не тогда, когда нажимают на курок. Вместе со Славой Государевым они начинают аккуратно и очень осторожно выбивать из ружья стерженьки, на которых держится ударно-спусковой механизм. Одна за другой на чистенькой тряпочке появляются серенькие и черненькие стальные детали. Рассказов волнуется – он не делал этого ни разу, и всецело полагается на познания Славы, который внимательно следит за процессом.

«Запоминай последовательность, ничего нельзя перепутать!» – страшает он Рассказова. Заруба как-то недобро улыбается, видимо, происходящее напоминает ему историю про маузер Папанина. Внутри ни разу не чищенного ружья обнаруживается не только замерзшая летняя смазка (до разборок это было основной версией нестрельяния), на чистенькую тряпочку вытрясли с полстакана песка, который попал туда еще осенью девяносто девятого года во время съемок рекламного ролика про охотников. Один из них падал в яму вместе с ружьем, а второй выпивал пиво из его рюкзака. И если в относительном сибирском тепле «Remington» с песком стрелял исправно, то на арктическом морозе американская пушка приказала долго жить.

Юра Заруба (UA9OBA) не выдерживает и обещает подбросить Рассказову детальку. Зря. Надо было не обещать, а подбросить.

На связи Красноярск. Паша Цветков (RV0AR) радостно усаживается за трансивер и надевает наушники – идет вторая неделя нашего пребывания на островах и каждый из нас порядком соскучился по новостям из дома.

- Как... Как это случилось? – голос Паши срывается, а в дрожащих руках пляшет карандаш.

Все кидаются к трансиверу.

- Что случилось?

- RK0AXX... сгорела... – шепчет Паша.

RK0AXX – коллективная радиостанция в пригороде Красноярска – поселке Творогово. Ее построили в конце семидесятых: двухэтажная домина и десяток мачт на горе. Множество комнат – операторские, мастерские, гостиные... Куча аппаратуры. А главное – люди. Многократные чемпионы СССР и России. Там и наша Вика (RA0BM) стала чемпионкой. С первых дней существования «коллективки» Паша был там техническим директором, строил все своими руками. Потом стал ее начальником. RK0AXX сгорела дотла, до фундамента. Говорят, местные жгли прошлогоднюю траву, а сторож недоглядел... Пашу колотит озноб.

-Я же, когда уезжал, я его предупреждал... Гонял их там, чтобы смотрели...

Мы стоим вокруг не в силах сделать хоть что-нибудь, чтобы облегчить его страдания. Такое чувство, что умер кто-то очень близкий. Паша выходит из комнаты со слезами на глазах. Радио приносит не только хорошие вести.

За три дня работы с острова Уединения проведено уже десять тысяч связей. Радиолобительская общественность общается с нами охотно, однако без прежнего благоговения, и мы понимаем, что пора улетать. Вертолет будет завтра утром, а сегодня вечером у нас банкет. Сварены остатки оленя, выужены из сушеков и греются на электрическом «козле» последняя пара буханок белого хлеба и тушенка. Владимир Семенович Чуков обещает по радио прийти со своим фирменным напитком. Валера Сушков (RW3GW) на всех известных ему языках производит в эфире очередной фурор: завтра в 3 ZULU (в переводе с радиолобительского – время по Гринвичу, GMT) мы на несколько часов выйдем в эфир с одного из островов Сергея Кирова – с вертолетчиками удалось договориться о посадке, потому что эти самые острова хоть и не столь раскручены и популярны, как Ушакова, однако являются на сей момент такой же библиографической редкостью (AS-050), как и остров Уединения (AS-057), а может быть и круче.

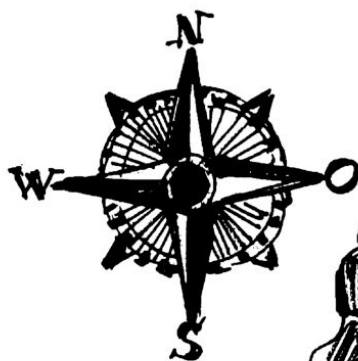
Обитатели «нижнего» общежития во главе с Чуковым решили с чайником глинтвейна навестить работающих радистов. Чайник раритетный, местный, времен моего раннего детства, здоровенный, с изящным носиком в форме буквы S. Разливая по стаканам какую-то мутноватую жидкость, Чуков

рассказывает об ингредиентах своего полярного глинтвейна. Насколько я понял, они могут быть самыми разными, в зависимости от того, что есть в рюкзаке. Главное, чтобы наличествовали там спирт и сахар. Сегодня, помимо этого, в состав Чуковского напитка вошли мороженные лимоны и сухой порошок «Zuko». Все сие было смешано и разогрето и, в отличие от холодящей водки, которая за всю экспедицию так нам ни разу и не пошла, разливается по кровеносной и лимфатической системам приятственным огнем, вызывая радость на лицах и изжогу в желудках. Семенych говорит, что во время своих пеших переходов к Северному полюсу и далее, он заваривал эту биологически активную добавку каждый вечер, перед ночевкой, а его спутники признавались ему, что терпят чудовищные лишения экстремального туризма исключительно ради стаканчика вожаком желанной жидкости на ночь. Охотно верится.





ПУТЕШЕСТВИЕ ВО ВРЕМЕНИ



Вертолет загружается на горе у радиостанции и перебирается к нам. На борту пассажиры – семья полярников с острова Голомянного. Улетают на Большую землю. Мальчишка лет восьми жил на маленькой станции вместе с родителями. Школой была мама, друзьями – метеорологи, вертолетчики и радисты. Теперь нужно где-то сдать экзамен мальчишке за первый класс и получить справку. Видимо, это будет в Норильске. Старый бортмеханик нашей «вертушки» сокрушенно качает головой:

- Закроют теперь на Голомянном станцию.

- Почему? – интересуюсь я.

- Примета такая: женщина со станции уезжает.

Я окончательно заинтригован.

- При чем здесь женщина?

- Как причем? Пока женщина на станции есть, мужики держатся, не пьют сильно, а как уезжает – они и разбалтываются, за дизелями как надо не следят. Ну и закрывают...

Стройность логического построения, конечно, не бесспорна, но где-то в глубине души чувствую, что это она – сермяжная правда жизни, и глупых вопросов больше не задаю.

Свободного пространства в вертолете еще меньше, чем было. Все-таки на троих больше, да и все их нехитрое имущество здесь же. Поэтому я лежу на рюкзаках где-то под несущим винтом, упираясь коленями в потолок, и радостно засыпаю – надо наверстать потери, сегодня мы поднялись гораздо раньше трех часов дня....

Любимая и единственная «История открытия и освоения...» упоминает о профессоре-микробиологе Б. Л. Исаченко лишь единожды – в связи с созданием в 1924 году по предложению Фригьофа Нансена международного Общества по изучению Арктики при помощи воздушного корабля – «Аэроарктика». Исаченко возглавлял советское отделение «Аэроарктики». Сегодня воздушный корабль – основное средство заполярного передвижения. А тогда, в двадцатые, это было, наверное, очень передовой мыслью.

Летим на остров Исаченко. Наш оранжевый воздушный корабль эстетично смотрится на фоне ровной снежной поверхности, плавно и незаметно переходящей в молочно-белое небо.

Внизу видны несколько домиков, антенное поле, метеоплощадка. Наши координаты: 77 градусов 12 минут 40 секунд северной широты и 89 градусов 12 минут 27 секунд восточной долготы. Погодка не фонтан. На подвиг у нас есть часа два, поэтому отряд радиолюбителей демонстрирует остальным выполнение скоростного норматива «развертывание шека (рабочего места радиолюбителя) на голом месте в полярных условиях». На льду мгновенно появляется маленькая палатка, рядом с ней в снег втыкают блестящую и рогатую антенну «CUSHCRAFT» – R8 с российским флагом на вершине, дизель уже тарахтит – урок Уединения усвоен. И через каких-нибудь двадцать минут

Валера Сушков (RW3GW), преисполненный сознания величия исторического момента, посылает в эфир обещанные вчера позывные:

- RU0B/P

Что здесь началось! Европа, где в этот самый момент было что-то около пяти утра (мы опоздали насчет 3ZULU), взорвалась сотнями голосов, хрипящих от экзальтации и фединга. Сушков торжествовал. Он выстреливал в эфир слова с какой-то нечеловеческой быстротой и, выуживая обрывки позывных там, где мне слышался лишь сплошной шум и свист, успевал записывать их в аппаратный журнал в тот момент, когда уже произносил следующий рапорт. Ни одного лишнего движения. Колоссальное напряжение каждой клеточки мозга. Для него не существовало сейчас ни мороза, ни ветра, ни усталости, никого и ничего, кроме этого свиста и хрипа. Это был один из тех моментов, ради которых стоит жить. Это был его звездный час.

В паре сотен метров от нашей палатки, за снежной дюной виднеются крыши законсервированной полярной станции. Почему-то нам уже наплевать на медведей, мы даже злы на них – за две недели пребывания в самой что ни на есть арктической глуши мы увидели лишь одного.

Станция небольшая, домиков шесть. Сергей Михайлович Полетаев сказал, что ее вывозили организованно, сделали несколько рейсов, поэтому здесь не возникает того пронзительного чувства вещей, вдруг как-то разом осиротевших... Снегу гораздо больше, чем на острове Уединения, все замечено основательно, особенно главная улица между домами. Доступен лишь чердак какого-то большого склада, где, как обычно, хранятся самые ценные книги. Например, Строевой Устав Вооруженных Сил СССР 1947 года рождения. На титульном листе, под названием, русским по белому пропечатано: «Утверждено министром Вооруженных Сил СССР Генералиссимусом Советского Союза И. В. Сталиным».

Интересно, зачем строевой устав на полярной станции? Здесь же старый чемодан с нехитрыми игрушками образца годов шестидесятых. Автобус, солдатики, маленький пугач – медная трубка на деревянной ручке, и такая же маленькая деревянная ручная граната. Наверное, у каждого есть такой чемодан. По-моему, это очень важная вещь. Настолько же важная, как родительский дом, где ты сделал первые шаги. Почему они его оставили? Возвращаемся. У палаточки с трансивером Юра Заруба (UA9OBA) объясняет причину невообразимого ажиотажа в эфире:

- В радиолюбительском мире есть тысячи полторы самых крутых. А за пару часов мы сможем связаться максимум с четырьмя-пятью сотнями. Те, кому повезет установить с нами связь, приподнимут свой рейтинг по отношению к остальным и станут еще круче. А в невезучих не хочет остаться никто. Поэтому и не спят этой ночью в Европе, из усилителей выжимают максимум и перекрикивают друг друга, позабыв о приличиях...

Погодапортится. Посыпался мелкий снег – ветер пригнал откуда-то неслабенький заряд. Владимир Семёнович Чуков прилег у палаточки на снежок и задремал под изумленные взгляды окружающих. Какая-то ненормальная невосприимчивость к холоду. Мы расспрашиваем Полетаева об арктической жизни. Оказывается, остров Уединения, вызвавший наши восторги размахом полярной станции, – цветочки. Ничего особенного. Обыкновенная метеостанция. На острове Хейса, например, существовала так называемая метеорологическая обсерватория. Так там по четвергам ракеты в космос запускали. Вместо воздушных шариков. Целый город... Тут из палатки в состоянии аффекта вылетает Валера Сушков и со скоростью, близкой к звуковой, выдает:

- Все. Накрылось прохождение. Как выключили. Просто ничего нет!

Его слегка потряхивает. За час работы он провел триста связей. Триста разделить на шестьдесят, получаем пять связей в минуту. Шестьдесят секунд разделить на пять связей... Я бы не поверил, что такое возможно, если бы не видел, как это было...

Полетаев молча смотрит на часы и на небо. Наша Виктория (RA0BM) все понимает. Решено улетать, если через пять-десять минут прохождение не восстановится. Хэмы (радиолюбители, то есть) в трансе. Все-таки настиг нас «глухер» (непрохождение радиоволн), настиг под конец. Ну да ничего не поделаешь, и так всю экспедицию везло... Андрей Моисеев (UA0BA) забирается в палатку и выходит оттуда через минуту.

Паломничество к трансиверу скорбящих радиолюбителей продолжается. Вслед за Моисеевым в палаточку влез Сухарев (RZ9OO). Минутная стрелка медленно убивает последние надежды. Видимо, нашей славной экспедиции суждено закончиться так же, как и начаться – в безуспешных попытках пробиться сквозь полный непроход...

Полог палатки отлетает в сторону:

- Есть! Поехало!

Связь восстановлена. Закончив работу, подсчитываем, что провели более пятисот связей.

Осторожно, двери закрываются, следующая остановка – острова Мона. Мы заправились на мысе Эклипс и летим к месту нового подвига. Что за Мон такой? На картах, доступных простому россиянину, архипелаг Мона не значится, потому и залет туда изначально не планировался.

Подсказали вертолетчики. Они, похоже, вошли во вкус вместе с нами. Это ж где видано, в каких странах и народах, чтобы вот так на вертолете по Арктике раскатывать, как на такси?! На том и стоим. Хотя и есть уже хочется, и спать, и холодает как-то...

Из всех островов, на которых мы побывали, это место более всего походит на другую планету. Снежное блюдце острова плотно усеяно какими-то вертикально стоящими плоскими валунами, наклоненными в одну сторону, будто их ветром причесало. У нас нет времени даже на установку

палатки, поэтому с верхней банной полки развалин бани, элегантно движением рукава сметается снег и на почерневшие доски опускается не разгоряченная плоть, а серый металл. На пластиковых ножках. С надписью из нынешней цивилизации – YAESU FT-1000MP. Антенну на Исаченко мы не разбирали – затолкали ее в вертолет, который, кажется, стал резиновым. Рекорд разворачивания радиолобительского жертвенника, установленный на острове Исаченко, перекрыт вдвое: позывной RSOB/P улетает в эфир уже через пятнадцать минут после посадки. Ответный ажиотаж не меньший. В бане, не топленной четверть века, вновь становится жарко.

Остров Кравкова. Наши координаты: 75 градусов 42 минуты 08 секунд северной широты и 88 градусов 38 минут 50 секунд восточной долготы. Открыт он только в сороковом году экспедицией, которая проводила гидрографические исследования у западного берега Таймыра. Собственно, он уже описан: кроме двух домишек, вертолета и камней, ничего особенного не видно. Хотя из снега перед маяком – «поляркой» торчат какие-то бочки. Подходим ближе и понимаем, что пора убираться подальше. И как можно скорее. Не бочки это. Ядерные батарейки или что-то в этом роде. Одна синенькая, а вторая черненькая. Внушительные размеры, значки «радиация», теплообменники по кругу да подтаивший снежок. Наверное, маяк питают. А может, они и сами маяк. Идем искать приключения дальше. Окна везде вынесены, внутри станции полно снега. Из-под белых волн кое-где торчат оставленные вещи – старый-престарый учебник немецкого, чернильницы из толстого стекла, такими пользовались, когда перьями писали, да еще газеты «Правда», пожелтевшие, а под названием маленькими буквами: Орган ЦК ВКП (б). Это когда ж самая партия так в последний раз называлась?! Точно никто вспомнить не смог, но все сошлись во мнении, что это было очень давно. Еще одно наше перемещение во времени. Пожалуй, самое далекое. Над дверью внутри станции висят здоровые настенные часы, квадратные такие, цвета «молотковой эмали». Такие у нас в школе висели и сохранились еще кое-где на маленьких провинциальных вокзалах. Часы стоят. Им давно уже нечего и не для кого отмерять...

Вообще, эта самая старая полярная станция на островах Мона производит необычное впечатление. Это, похоже, не просто метеостанция вездесущей гидрометслужбы – это еще морской маяк и бывший форпост нашей российской земли. Станция была закрыта в 1975 году.

В нашем справочнике «Полярная почта», где собрано коллекционерами, казалось бы, все, не значится такая «полярка», даже почтового адреса нет.

«Радио, несомненно, замечательное изобретение, но почта – чудо», – писал знаменитый американский полярный исследователь Ричард Бэрд. Похоже, мы наткнулись на одно из чудес по трассе Северного морского пути – там, где полярная почта хитроумно переплетается с цифрами «полевой». Трудно осознать, что здесь была война на море, в Арктике.

Все может быть. Были же секретные полярные станции, дрейфовали даже, но и те имели почтмейстеров и, хоть временные, но свои почтовые штемпеля. А тут просто загадка, как в «Совершенно секретно».

Ранняя история полярных исследований всегда будет ахиллесовой пятой полярной филателии, и не только. Вбитые в военные годы геодезические знаки неведомых для гражданских карт координат и поваленные вышки ходовых огней, которые когда-то служили поводьем в запутанных арктических шхерах... Здесь, кажется, все окутано тайной.

Местная радиорубка состоит из двух комнат. Оборудование здесь – ровесник ВКП (б): радиоприемники «Волга» и еще что-то совсем древнее – на шкале нет никаких килогерц, только длина волны, передатчики ПКВ и ПАРКС годов пятидесятых, а может, и сороковых. А вот еще какая-то штука с массивными ручками, тоже передатчик ПСД, но более раннего, так сказать, дизайна – тяжеленная черненная конструкция. Чего-чего, а металла у нас никогда не жалели. Заруба по каким-то, лишь ему известным признакам, определяет, что построена в довоенные лета. И точно, на агрегате чудные названия: «волномер» – это, наверное, для измерения длины рабочей волны; луженые трубы и слюдяные прокладки за дверцей – это «колебательный контур»; бесцокольные радиолампы прямого накала, а на самой верхотуре, под потолком, округлый стрелочный индикатор «мощность в антенне» с загадочными буквами «Л. С.». Мучительно пытаюсь вспомнить из физики, а Заруба ревет от экстаза: «Да это ж лошадиные силы! Раритет! Определенно. Такое нужно в центральном музее связи им. А. С. Попова показывать. Судя по цифрам, здесь скрыт не один табун лошадей...»

Кругом под ногами полуистлевшие бланки радиogramм и метеосводок. В операторской намертво прикрученный к столу массивный латунный телеграфный ключ – это ни какой-то там «клоподав», а такой солидный, морской, крупнокалиберный. На столе исписанная позывными, уже вполне современная «Правда» – замечаю 1975 год. Всюду толстенные медные провода, какие-то рубильники, добротная старинная керамика с воженной медью и темным серебром, здоровенные индикаторные лампы-«неонки»... «Моща!» – изумляются наши радиолюбители.

У нас нет на этот счет никаких мыслей, поэтому мы соглашаемся и идем в баню. Больше здесь смотреть не на что.

В бане «кочегарит» Сушков. Под окном Полетаев посматривает на часы. Похоже, нам пора. 370 связей за неполных два часа с острова, молчавшего 25 лет. А в радиолюбительском эфире и вовсе впервые. RR-06-28 запишут «Русские Робинзоны» и охотники за российскими островами. Еще одно открытие экспедиции – не так уж плохо. Особенно если учесть, что в ближайшие столько же лет здесь опять никого не будет.

Мы с Леонидом Сафоновым вышли на побережье острова. Низкая облачность и туман скрадывали все очертания. И вдруг туман рассеялся в

западном направлении и вдали показалась полоска берега еще какого-то небольшого острова. Посмотрев на карту, я просто замер от неожиданности. Это остров Геркулес! Именно на нём обнаружили следы пребывания экспедиции Владимира Александровича Русанова. Именно на этом острове в своё время обнаружили столб с надписью «Геркулес 1913 г.». Надпись сделана тщательно, аккуратно, каллиграфически. Видимо, «русановцы» зимовали невдалеке от этого острова и в полярную зиму была сделана надпись на столбе, а потом столб установлен на берегу. Корабль «Геркулес», видимо, был ещё жив, и зиму люди провели на нём. Будь иначе, они не вырезали бы на знаке название судна.

Стояла весна 1913 года. Светило солнце. Жизнь казалась прекрасной и возвращение домой близким. Это были молодые люди. Капитану «Геркулеса» Александру Степановичу Кучину во время плавания исполнилось 25, молода была Жюльетта Жан – невеста Русанова, которому исполнилось только 37 лет.

Борис Мамлин рассказал нам о подводной лодке. Где-то здесь, совсем рядом, лежит история подводной войны в Арктике.

«U-362 – одна из двух немецких подводных лодок, которые точно были потоплены Северным флотом. Все остальные наши немногочисленные противолодочные успехи оспариваются англичанами.

Лодка (тип VII C) вступила в строй в 1943 году, построена фирмой «Фленсбургер шиффсбау» в Германии. Водоизмещение надводное / подводное 769/871 тонн, длина 67 метров, ширина 6,18 метров, осадка 4,74 метра, вооружение: 4 носовых и 1 кормовой торпедные аппараты 533 мм, запас торпед – 14 штук. U-362 интересна тем, что она единственная в немецком флоте получила экспериментальную рубку пятой модели (Typ V), ее конструкция и состав зенитного вооружения потом были изменены.

Предположительно, на момент гибели лодка имела один зенитный автомат 37-мм, один счетверенный 20-мм («фирлинг») и два спаренных 20-мм – все на рубке и на добавочной платформе перед ней – весьма мощное вооружение. Напротив, как на большинстве ПЛ типа VII C, 88-мм орудие, вероятно, было снято за ненадобностью.

Действовала только в Арктике, никого не потопила, хотя и претендовала на потопление английского эсминца из конвоя JW-57 27.02.44 года. Она вышла в свой последний (пятый) поход 2 августа 1944 года из Хаммерфеста (Норвегия) в Карское море в составе группы «Грайф» (остальные пять лодок – U-278, U-365, U-711, U-739, U-957). Обстоятельства гибели U-362 таковы. 26.08.44 года U-957 потопила артогнем мотобот «Норд», вышедший для зажигания навигационных огней на островах шхер Минина. Мотобот успел сообщить об атаке по радио. На поиски этой подводной лодки был выслан 31.08.44 г. тральщик T-116 (американский типа AM, получен по ленд-лизу, командир – капитан-лейтенант В. А. Бабанов). Утром 5 сентября тральщик обнаружил вместо U-957

неудачливую U-362 и потопил ее залпом реактивного бомбомета «Хеджехог». Весь экипаж (51 человек) погиб. На поверхность после дополнительного бомбометания всплыли различные предметы. Сразу же (10 – 14 сентября 1944 года) лодка была обследована водолазами аварийно-спасательного отряда Карской ВМБ. Она лежала на правом борту на глубине 44 метров, палуба окрашена в черный цвет, а борта – в белый. На рубке эмблема желтой краской – голова со скрещенными мечами (видимо, эмблема 13-й флотилии ПЛ). В прочном и лёгком корпусе обнаружены четыре пробойны длиной от 2 до 10 метров, множество трещин, рабочий люк открыт, рубка смещена, носовое орудие и перископ сбиты (носовое орудие, вероятно, не сбито, а снято с лодки за год до гибели). Командир лодки – обер-лейтенант Людвиг Франц, на момент гибели ему было 26 лет (ориентировочно это средний возраст командиров немецких лодок во время войны). Служил на сторожевиках, в 1941 – 1942 годах прошел курсы командиров подлодок, участвовал в двух походах в Атлантику на подводном танкере (так называемой дойной корове) U-463 первым вахтофицером (старпомом), а затем стал командиром U-362...»

Зачем я привожу все эти архивные подробности? Все эти фирлинги, шиффсбау, Хаммерсферсты и прочее? Да потому, что все это по-настоящему, по-честному лежит сейчас в прозрачной и жутко холодной воде Карского моря и я слышу, я чувствую, как U-362 зовет меня. Своей неизвестностью – никто до сих пор так и не смог назвать точных координат ее гибели. Своей неприступностью – добраться до нее в Карской воде и на недетской глубине будет непросто и небезопасно... И потому, что ее командиру в сорок четвертом было всего двадцать шесть. Пусть простят меня, если смогут, те боевые друзья с «Норда» и других наших судов, которые лежат сейчас где-то там, в братских морских могилах. Именно поэтому нет сейчас разницы между ними – немцами, японцами, англичанами, русскими, итальянцами... Море приняло всех. Нет, положительно, в Арктике мысли длиннее, чем на материке!

Мы фотографируем и снимаем на видео, как парочка наших GPS-ов напряженно моргает, определяя координаты острова Кравкова вообще и бани в частности, быстро грузим в «вертушку» железо и строимся перед ее оранжевым бортом для прощального фото. И тут экипаж преподносит нам совершенно не запланированный подарок: это здоровенная, страшно похожая размерами и формой на хоккейный кубок Стэнли двенадцатикилограммовая радиолампа ГИ-5Б с дарственной надписью, отпечатанной на принтере и наклеенной на ее золотой бок. Умиленные таким вниманием знатоки тут же определили, что в ней содержится полста граммов золота и двести серебра и что она чрезвычайно мощная. А авиация сказала, что это все в знак того, что им с нами было очень приятно летать. Это, наверное, правда. Но правда точно то, что летают они классно, таких профи в мире больше нет, по крайней мере в этих широтах и за такие деньги...

Мы летим домой. ДОМОЙ! Наш дом сегодня Диксон. Теплая гостиница с мягкими кроватями, твердыми стенами, застекленными окнами, горячей водой в душе и настоящим туалетом. Оказывается, список вещей, вызывающих приступы плохо скрываемой радости, может быть таким коротким. Мы бросаем рюкзаки и устремляемся в душ.

Радиолобительская часть экспедиции, разогнавшись сегодня на трех островах, похоже, не в состоянии остановиться. Им хочется четвертого. Одержимые выволакивают на улицу измочаленную антенну, втыкают ее в снег, открывают форточку жарко натопленного «номера» – ясное дело, привычка! И, протолкнув в форточку провода, затягивают: R3CA/0. Радиолобительская общественность Диксона взбурдана и присутствует здесь в полном составе. В общем, мы вернулись!

Вернулись окончательно. В Новосибирск, Красноярск, Москву, Энгельс, Норильск и Липецк. И снова дни замелькали с невероятной скоростью, снова мысли стали короткими и торопливыми, напечатаны фотографии. Из двадцати отснятых часов потрясающего видео новосибирские ребята потихоньку смонтируют фильм. Его премьера должна состояться на всемирной Лондонской ЮТА конференции. Пока все еще свежо в памяти, хочется сказать спасибо всем, кто помог нам превратить «Затерянные острова» в «Острова в эфире». Большому Арктическому заповеднику отдельное спасибо – за то, что пустил нас в свои действительно большие владения – с пол-Европы. Спасибо всем северянам! Конечно, ГМК «Норильский Никель». Без их поддержки у нас ничего бы не получилось. Они помогли нам в девяносто пятом, когда радиогруппа открывала остров Русский из архипелага Норденшельда (AS-121), бывший таким же «белым пятном» на радиолобительских картах, как и остров Ушакова. Собственно, нет больше в Центральной Арктике никаких пятен. Затерянные острова с русскими названиями открыли и озвучили в эфире россияне. На российские деньги российской компании, а не каких-нибудь там заморских фондов... Уже вторая наша экспедиция уходит из Норильска и возвращается сюда с победой, о которой говорят на всех континентах. А планы на новую экспедицию сегодня выглядят еще более невероятными, чем на остров Ушакова. Но к чувству неуверенности и безумия от задуманного примешивается какая-то странная уверенность: может, через год, а может, через два мы снова встретимся на крыльце НГМК, пересознакомимся с новыми членами команды, вспомним тех, кто не смог приехать, зайдем в красивый храм «Всех Скорбящих Радость» к уже знакомому настоятелю – протоиерею отцу Сергию, и приступим, помолясь, к чему-нибудь такому...

Экспедиция окончена. Мы сделали то, что никому не удавалось, радиооткрыли самый труднодоступный остров в мире, потому самый желанный. Мы устали от холода, соскучились по родным. Мы проверили себя ещё раз на прочность и приобрели новых друзей. Мы путешествовали

не просто по островам и полярным станциям, мы путешествовали во времени. Оно остановилось, когда люди ушли с островов. Наша экспедиция заставила время идти снова. И теперь тысячи людей по всему миру узнали, что это не затерянные острова, а «острова в эфире».



Книга третья

***ВДОЛЬ БЕРЕГА
СЕВЕРНОГО
ЛЕДОВИТОГО
ОКЕАНА***



Идея совершить «кругосветное» путешествие вдоль Северного полярного круга стара как мир. Многие энтузиасты отправлялись в путь, мечтая замкнуть кольцо своего маршрута, обойдя северную шапку нашей планеты вдоль условной линии, к северу от которой и начинается та самая Арктика, как магнитом притягивающая всех, кто хоть раз побывал на её просторах. Невероятные приключения ждали путешественников на этом тяжёлом и опасном пути, длившемся, как правило, не один год. Отважные люди шли на собачьих упряжках, пешком или на лыжах, плыли на каяках и яхтах, передвигались на снегоходах и даже поднимались в воздух на воздушных шарах, чтобы пересечь северную часть Атлантики, перебраться через Берингов пролив.

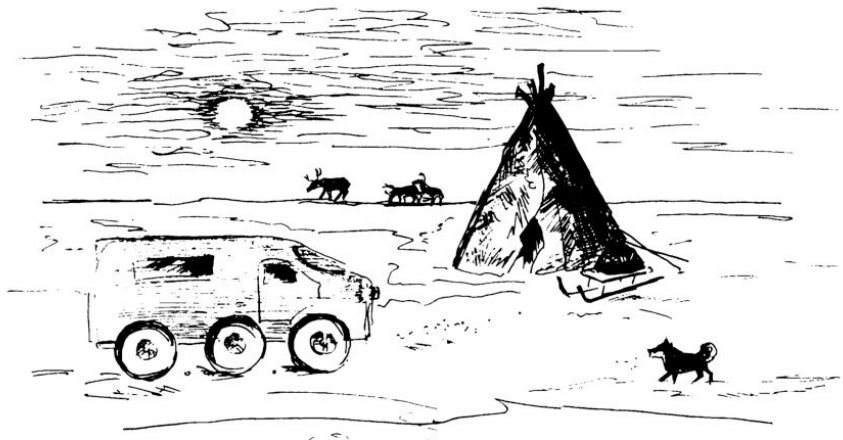
Наша задача заключалась в том, чтобы намеченный маршрут пройти единой командой, избрав такой способ передвижения, который был бы одинаково пригоден и для тундры, и для арктического мелколесья, и для дрейфующих льдов Северного Ледовитого океана. Лучшие любой другой техники могли бы соответствовать этим требованиям антарктические колёсные пневмозездеходы, которые мы сами изготовили для достижения Южного полюса.

Но прежде всего нужно было максимально повысить надёжность машин. То есть практически создать новую машину, которая вобрала бы в свою конструкцию весь положительный опыт наших вездеходов прежних моделей, только имела бы ещё более высокие технические показатели и максимальную надёжность. Надо сказать, что новые машины действительно удались. Серьёзных проблем с техникой не было, а приключений, как можно было ожидать с самого начала, хватило бы не на один сценарий приключенческого фильма.

Наш путь, общей протяжённостью 25000 километров, который получил название «Полярное кольцо», мы разбили на три этапа и на три года. На первом этапе, который проходит по побережью России от Ямала до Чукотки, предстояло пройти свыше 6000 километров. Второй должен был соединить берега России с берегами Гренландии и Канады и пройти через точку Северного полюса. Третий, заключительный, этап: стартовав в канадском посёлке Резольют-Бей, пройдя вдоль побережья Аляски и преодолев Берингов пролив, финишировать на Чукотке.



ДЕРЖАТЬ ВСЁ ВРЕМЯ К ВОСТОКУ



Удивительно устроен человек! С каким волнением возвращаешься из экспедиции к родному очагу, к друзьям, театрам, спокойной жизни! И всегда окружающая тебя городская обстановка кажется обновлённой, всё воспринимается остро, с наслаждением работаешь над дневниками, перелистывая страницы былых походов. Но пройдут первые дни радости, и где-то в глубине души пробуждается тоска по просторам, по бродяжнической жизни. Всё чаще мечта уносит тебя далеко-далеко. То вдруг сказочным видением встанет в памяти остров Ушакова, то яростно взревёт пурга, как бы вызывая на поединок, то ласково прошумит северная речка, и сожмётся сердце от боли. Тесным становится город, стены квартиры сковывают мысли, нигде не находишь успокоения, пока не начинаешь готовиться к очередной экспедиции.

Арктика предъявляет повышенные требования к каждому, кто непрошеным гостем вторгается в её беспредельные просторы. Арктика хранит свои секреты надёжно и неумолимо. Покорение арктических пространств, многодневные и многомесячные ледовые переходы – всегда война, а на войне, как известно, не обходится без жертв. И каждый, кто рискнёт и примет этот бой, должен обладать хорошей степенью тренированности и высокими моральными качествами.

И вот 2 апреля 2002 года весь состав экспедиции грузится в поезд «Москва – Лабытнанги». Нас провожают родные, близкие и друзья. Прощай, город! Прощайте, друзья, уют, застольные беседы!

В пути продолжаю проверять и перепроверять списки необходимых вещей. Главное – не забыть что-либо. Составление списков – один из самых волнующих, если не самый волнующий момент любого путешествия. В отборе предметов, которые мы намереваемся взять с собой, есть нечто мистическое. Чем иначе, как не волшебством, можно объяснить, что скучнейший пронумерованный перечень товаров ширпотреба сочиняется с подлинно поэтическим вдохновением?.. Слова, обозначающие ничем не примечательные предметы, попав в этот перечень, вдруг приобретают новые и удивительные свойства.

Вот, например, в перечне под номером сорок семь значится: «кружки». Ну что особенного в кружке? Да ровным счётом ничего. Добро бы это была какая-нибудь старинная кружка с затейливой ручкой и с крышечкой. Нет же, обыкновенная зелёная эмалированная кружка. Даже не новая. Всю зиму она простояла на полке и никто не обращал на неё внимания.

Но сейчас, попав в список и продолжая ещё находиться на полке, эта кружка способна на чудо. Чудо состоит в том, что когда на бумаге появляется слово «кружка», в голове возникает чарующее видение. Чёрная ночь. Глухо, грозно шумит высокий заснеженный лес, качаются лиственницы. Дым костра не решается уйти в далёкое небо, тает в лесу, пламя костра весёлое и жаркое. Палатка уже установлена, спальные мешки расстелены. Остаётся только

попить чайку. Ты сидишь у костра и пьёшь из зелёной эмалированной кружки обжигающий, терпкий, коричневый чай, пахнувший хвоей и дымом.

Нехитрая вещь кружка. А ведь она в одно мгновение переносит нас из нашего дома в таёжную глухомань. Такова сила волшебства. А что может рассказать, к примеру, нож, топор, ружьё или простой компас?!

Увлекательное это дело – составление списков. Вспоминаешь о лучших минутах бывших путешествий и предвкушаешь радости нового. Всё, что ожидает тебя в пути, кажется тогда восхитительным!

Вспоминаю, какая гигантская работа была проделана до того, как мы оказались в этом поезде. Вездеходы изготавливались своими руками в районе метро «Домодедовская» в Москве. Работа велась иногда круглосуточно, чтобы не опоздать по срокам. В корпусе каждой машины по две тысячи заклёпок.

Тут же изготавливались печки для примусов и различные приспособления, которые были необходимы в дальнем путешествии. Уже в тёплых боксах мы представляли наши вездеходы в глубоком снегу и перебирающимися через водные преграды. Было проведено несколько ходовых испытаний в окрестностях Москвы. Затем всю технику, снаряжение и продукты, мы отправили в Салехард, к месту старта.

А сколько километров мне пришлось прошагать по Москве, разыскивая спонсоров на экспедицию! В наше нелёгкое время очень трудно найти руководителя предприятия, который бы добровольно расстался с деньгами, получившимися от прибыли. Необходимо было каждому спокойно и уверенно разъяснять цели и задачи экспедиции, рассказывать о проблемах, стоящих перед нами. И даже получив уклончивый ответ, мы приходили снова и добивались успеха. С каждым днём в офисе росла гора коробок с продуктами. Из-за скудности бюджета пришлось забрать с собой много такого, что потом обменивалось в дальних северных селениях на рыбу и мясо.

Поезд монотонно постукивает колёсами, уходит всё дальше и дальше на северо-восток. Мелькают сёла, заснеженные полотна пашен и лугов, берёзовые рощи. В окно купе, разрисованное узорами мороза, заглядывает тощий месяц. Все мои спутники спят. Мои мысли блуждают где-то далеко. Воображению рисуются морские льды, бурные реки, бескрайняя тундра, ночёвки в палатке...

Достаю тетрадь, предназначенную для дневниковых записей. На чистые страницы не легла ни одна строка, на них не сделано ни одного рисунка. Я и сам ещё не могу точно предугадать, какими событиями заполнятся листы дневника. Открываю тетрадь и посередине страницы пишу:

«Сбылась мечта, мы пойдем вдоль берега Северного Ледовитого океана. 2 апреля 2002 года».

3. 04. Поезд идёт по времени, сокращая время на стоянках. Обогнали на одной из станций свои грузовые вагоны.

Теперь можно познакомиться с составом участников экспедиции:

- Владимир Чуков – руководитель экспедиции, он – действительный член Русского географического общества, председатель российского отделения «Клуба исследователей» США, заслуженный мастер спорта. В. Чуков – руководитель двадцати арктических экспедиций, в том числе нескольких автономных лыжных в 1989, 1990 и 1994 гг. к Северному полюсу, а также первого в мире автономного лыжного перехода по маршруту Россия – Северный полюс – Канада (1998 г.), руководитель международных экспедиций к Южному полюсу (г. Москва);

- Игорь Смилевец – заместитель руководителя экспедиции, участник экспедиции на Северный и Южный полюс (г. Энгельс Саратовской области);

- Василий Елагин – механик, фотооператор, участник нескольких экстремальных экспедиций в Гималаи, принимал участие в ралли Париж – Дакар и Париж – Москва – Пекин, а также на машинах пересекал всю Австралию (г. Москва);

- Николай Никульшин – механик-водитель, опытный водитель, проработавший на Чукотке 18 лет, участник английской экспедиции Лондон – Нью-Йорк через Берингов пролив. Также на машине «Лендровер» поднялся на вершину Эльбруса;

- Илья Фрейдович – механик-водитель и по совместительству врач, неоднократно участвовал в сложнейших лыжных походах по Крайнему Северу (г. Москва);

- Вячеслав Государев – руководитель научной программы, радист, ответственный за спутниковую связь, и, кроме того, профессионал-охотовед, преподаватель МГУ (г. Москва);

- Виталий Мазуркевич – механик-водитель, конструктор данных машин, участник экспедиций в Арктику и Антарктиду (г. Минск);

- Иван Кужеливский – видеооператор, штурман, участник нескольких лыжных экспедиций на Северный и Южный полюс, в 1998 году в составе группы «Арктика» прошёл от берегов России до Канады (г. Томск);

- Афанасий Маковнев – видеооператор, фотограф, долгое время жил и живёт на Чукотке, участник международных гонок на собачьих упряжках по Аляске (пос. Провиденция, Чукотка);

- Юрий Заруба (должен присоединиться к нам на маршруте в районе Тикси) опытный радист, начальник связи экспедиции, руководитель нескольких десятков радиоэкспедиций на необитаемые острова (г. Новосибирск).

4. 04. Станция «Инта». Потихоньку едем в сторону Лабитнанги. Мимо проносятся станции: «Шор», «Пышор», «Овшор». На станции «Сейда» фотографировались с местными жителями, приехавшими к поезду на оленьих упряжках. Далее дорога после станции «Предузловая» повернула в сторону Приполярного Урала. Раньше это место я мог наблюдать только с самолёта, летая из Москвы в Норильск и обратно. Встречаются домики обходчиков и полустанки с названиями: «62 километр», «81 километр», «94 километр».

Кругом тундра, но при подъезде к Уральским горам появились лиственницы. На юге высится гора Пайер высотой почти полтора километра. Сначала вдоль полотна железной дороги навстречу нам текла река Елец, и внезапно её сменила попутная река Сось. Пересекаем Уральский хребет и одновременно границу Европы и Азии. Впереди виднеется станция Лабытнанги. Лабытнанги – город окружного подчинения, в 20 километрах от Салехарда. Пристань на левом берегу Оби. Конечная железнодорожная станция на ветке от Сейды на линии Микунь – Воркута. Население города 28 тысяч человек. Крупная лесоперевалочная база и добыча газа. Близ Салехарда ширина Оби – до 20 километров, и глубина до 10 метров. Перед впадением в Обскую губу река образует дельту площадью свыше четырёх тысяч квадратных километров. Ледостав – до 220 суток.

Нас встречают на двух машинах. И через два часа мы уже размещаемся в номере гостиницы «Ямал».

На следующий день, 5 апреля, немного отдохнув от длительной поездки на поезде, планируем ряд дел для каждого. Местную прессу интересуют планы нашей экспедиции. И чтобы не рассказывать одно и то же каждому, решаем провести пресс-конференцию сразу для всех СМИ города. Меня же больше интересует время прибытия товарного поезда, на котором катятся наши вездеходы.

К вечеру поступило сообщение, что наши вездеходы на подходе к Лабытнанги. Так как я занимался отправкой грузов из Москвы и оформлением всех документов, меня отправили на станцию. Как только до прихода вагонов останется пара часов, я должен оповестить всех участников, которые должны находиться в гостинице. Я, в ожидании прихода состава, исходил вдоль и поперёк всю небольшую станцию, побеседовал и перезнакомился с рабочими железной дороги.

Прибыв на станцию, вагоны грузового поезда долго рассортировывались и растаскивались по путям. Наконец, наши два крытых вагона стоят на рампе под разгрузку. Оказалось, что собрать в вагонах машины для того, чтобы их выкатить, дело нелегкое. В Москве нам приказали снять колёса с машин и закрепить станины жёстко к полу вагонов. Теперь, на двадцатиградусном морозе, все манипуляции по сборке требовали дополнительных усилий.

Все в едином порыве принялись за сборку и разгрузку вездеходов. Незаметно наступил рассвет и утро. Груза так много, что не знаем, как всё это уедет. Про себя уже подсчитываю, что из продуктов можно или продать, или поменять до старта. А может быть, достигнув далёких посёлков, удастся выменять лишнюю провизию на «местную» рыбу и оленину?

Рядом с вездеходами прыгают пуночки. Пуночку с полным правом можно назвать арктическим воробьем, настолько некоторые ее повадки напоминают наших воробьев. На севере любят пуночку как первого вестника приближающейся весны, так же, как у нас любят скворца или ласточку. Эта живая и бодрая пичуга безраздельно связала свою судьбу с Арктикой. Только

на время полярной ночи она отлетает немного южнее, в северную тайгу, а с наступлением светлого времени снова появляется на своей родине.

Наконец-то вагоны пустые, машины и прицепы загружены под потолок. Можно трогаться в путь на Салехард. Медленно колонна движется на восток, в сторону реки Обь. Значит, экспедиция началась и пройдены первые десятки километров. А сколько тысяч их ещё будет, пока никто не знает. Всю технику размещаем рядом с гостиницей, в которой временно разместились.

В тот же день по приглашению мэра города Салехарда Александра Михайловича Спирина почти все участники экспедиции прибыли в здание администрации.

Владимир Семёнович Чуков кратко, но подробно рассказал о целях нашей экспедиции, представил присутствующих участников.

В свою очередь мэр города рассказал много интересного об истории города и о том, как сейчас живут местные жители. Город был основан в 1595 году как казачья крепость Обдорск, и много лет был последним населённым пунктом на Обском Севере. В 1930 году Обдорск стал центром Ямало-Ненецкого национального округа. Современное название носит с 1933 года, в 1938 году получил статус города. Средняя температура января минус 26 градусов, а средняя температура июля плюс 14 градусов. Период навигации в среднем составляет 130 суток. Коренное население округа, численностью более 500 тысяч человек, составляют ненцы, ханты, зыряне и старожильское русскоязычное население, состоящее из русских, украинцев и немцев.

В настоящее время Салехард – административный центр Ямало-Ненецкого автономного округа, член Союза исторических городов России. Население города 34 тысячи человек. Мэр города пояснил, что в городе 5 тысяч учащихся, 6 тысяч пенсионеров, 2 тысячи учителей, 2 тысячи врачей, 2 тысячи строителей, 2 тысячи – в управлении, 2 тысячи – рабочие на производстве, и т. д. Открытие газа на Ямале положило начало качественно новому этапу в жизни города. Салехард стал стартовой площадкой для разведки и открытия большинства газовых месторождений мирового масштаба.

В 2000 году в городе не было ни тротуаров, ни освещения, ни хороших дорог. Газ в город пришёл совсем недавно, и первая котельная заработала на новом топливе. В настоящее время ведётся активное строительство жилых кварталов, объектов социальной сферы. Город меняет облик на современный, не теряя своей уникальности. Полярный круг делит город на две части. Эта особенность географического положения является своеобразной визитной карточкой столицы региона и обозначена символической стелой в виде двойной многометровой пирамиды с полукругом в центре, символизирующим черту полярного круга. В городе крупный речной порт, а новому аэропорту могут позавидовать и более крупные города. В 2000 году введена в строй взлётно-посадочная полоса для приёма современных большегрузных самолётов типа Ил-86 или «Боинг».

Ямал – гигантский углеводородный полигон – изучается давно. Геологические экспедиции исследовали полярную тундру вдоль и поперёк. Результаты разведки впечатляют: по расчётам исследователей, возможности добычи природного газа на месторождениях суши полуострова оценивают в 250 миллиардов кубометров, а ямальского шельфа – в 200 миллиардов кубометров. Помимо огромных запасов газа, природные кладовые Ямала хранят много жидких углеводородов. В перспективе, по проекту, всю территорию Ямала поделят на несколько промышленных зон.

* * *

Утро 7 апреля, хорошая погода. Машины стоят колонной около гостиницы «Ямал». Осматриваем груз. Пока его много, но со временем всё утрясётся и найдёт своё место. Проверяем связь. Из командирской машины звучит команда Чукова, как гагаринское: «Поехали!». Двигаясь по городу, вызываем интерес у населения.

На краю города высится стела, обозначающая Северный Полярный круг. Именно в этой точке нам предстоит взять старт на Чукотку. Заправившись на бензоколонке дизельным топливом, выстроились рядом с шоссе по направлению на восток. Рядом большой обелиск с надписью: «Романтикам 70-х». На это мероприятие прибыли мэр города, местное руководство и жители этой газовой столицы Ямала. Нас провожали и местные Кулибины, которые приехали на своих машинах-самоделках. Очень интересно было смотреть на полёт инженерной мысли. Телевидение снимает момент старта. Последние пожелания, памятные фото, и, заняв места в машинах, трогаемся на восток.

Снега очень много, но машины быстро идут по грунтовке, расчищенной от снега. Скорость здесь до 50 км/час. Встречные машины почтительно уступают дорогу. Экипажи распределены так: на первой машине Владимир Чуков и Вячеслав Государев, на второй Николай Никульшин и Иван Кужеливский, на третьей Илья Фрейдович и Афанасий Маковнев, на четвёртой Василий Елагин и Игорь Смилевцев, на пятой Виталий Мазуркевич и Вячеслав Грачёв, заказчик последней машины. Морозно – минус двадцать градусов. Уже при въезде в село Аксарка Афанасий вдруг вспомнил, что забыл фото- и видеоплёнки на полке холодильника в гостинице «Ямал». С соответствующими напутствиями его отправили назад. Всем остальным пришлось ждать его возвращения. Осматриваем посёлок. Почти все жители в ярких национальных одеждах. Многие подходят и интересуются техникой. Сегодня на Ямале заканчивается праздник оленеводов, и нас просили успеть в посёлок Яр-Сале, чтобы принять участие в его закрытии, но теперь это трудно будет сделать.

Афанасий на месте с фотоплёнками, и мы трогаемся дальше. По реке проложен зимник, и пока воспользовались этой дорогой. Но потом мы поняли, что по снежной целине идти легче: и приятнее, и быстрее. Очень странно было видеть вдоль этой дороги привычные для автомобилиста дорожные знаки и

указатели. Здесь, в устье Оби, они выглядят не менее неожиданно, чем речные бакены на автостраде. В сознании так и всплывает образ гаишника с полосатой палкой в руке. Все внимательно следят за вездеходами, проходящими первую обкатку в таких условиях. Часто останавливаемся, чтобы осмотреть технику и при необходимости подтянуть гайки. На ночёвку решили встать под берегом, недалеко от посёлка Салемаг. Большую палатку, которая трижды побывала на Северном полюсе, поставили на твёрдом насте, но иногда, отойдя в лес, проваливались в снег по пояс. Местные жители грозят ранней весной. Действительно, днём довольно тепло, когда светит солнце. В устьях маленьких рек, впадающих в Обь, под снегом уже скапливается талая вода, образуя невидимые ловушки, в которые попадали тяжело груженные вездеходы.

В первую же ночёвку – «сюрприз». Бензин Б-70 в количестве 200 литров, привезённый мною из одной подмосковной воинской части, оказался уникальным нефтепродуктом, который не хотел загораться даже от открытого огня. Пришлось разводить костёр из сучков, но выход из этой ситуации нашли. Даже как-то экзотично все выглядели – ночью, при свете костра.

Вспыхнул огонь, обнимая красным пламенем котелок. Мы усаживаемся возле костра. Кажется, нет у путешественника более верного спутника, нежели костёр. Кому, как не ему, в поздний час ночи ты откроешь свои заветные думы и мечты? Кто порадует, обласкает тебя в минуты жёстких неудач? Отогреет заочневшее от стужи тело? Кто оберегает твой сон и никогда тебе не надоедает? Я уселся поближе к костру, к приятно ласкающему пламени и смотрю, как шалит огонь, как в синеватых вспышках тлеют угли, а в голове рой воспоминаний. Нигде и никогда эти воспоминания не бывают такими милыми, как здесь, в снегах Севера.

Утром чувствовалось резкое потепление, низкая облачность и туман. Видимость очень плохая, и мы, огибая остров, потеряли друг друга из вида. Колонна разбилась на две команды, и только с помощью УКВ-связи мы смогли соединиться в этом «молоке».

Заехали в посёлок Панаевск. По улицам ездят снегоходы и олени упряжки, и вообще жизнь кипит, повсюду спутниковые антенны. Знакомимся с представителями местной власти. Всем нужны вездеходы, некоторые готовы купить сразу за восемь тысяч долларов. Один из местных оленеводов, подойдя к нашим машинам и потрогав колёса, сказал единственно: «Мягкая, однако, как женщина».

Ещё около четырёх часов хода, и экспедиция доходит до районного центра Яр-Сале. Позади уже более трёхсот километров. На подходе к посёлку развернулись своеобразные гонки в кромешной тьме с параллельно идущими по зимнику «Уралами». Скорость была достаточно высокая. Показания спидометров не соответствуют реальному положению вещей. Объяснение простое – слишком большие размеры колёс нашей техники. В результате стрелка всё время у отметки 120 км/час, а то и зашкаливает. Эти «судороги»

скоро прекращаются: на третьей сотне километров, издав напоследок какой-то жалобный звук, спидометр замирает.

Под вечер мы вошли в посёлок Яр-Сале, где быстро нашли контакт с местным руководством, и вскоре уже в новом двухэтажном доме готовимся к ночёвке. На всякий случай организовали дежурство у вездеходов. Уж если у снегоходов перед зданием администрации снимают моментом стартеры, то тут соблазн более сильный. Вечером в гости заглянул начальник пожарной команды и принёс массу рыбы: солёную, сушёную, вяленую, копчёную, свежемороженую. Всё очень вкусно, но как бы не обпиться. Узнали, что дома для местных строят рабочие из Молдавии и Украины. Договорились за рюмкой чая о заправке техники и бензина для примусов. Завтра надеемся добраться до посёлка Новый Порт.

Утро 9 апреля выдалось солнечным, температура минус восемнадцать градусов. Раздобыв горючее для машин и бензин для примусов, вышли в сторону Нового Порта. Река Обь имеет большую дельту. До впадения реки в Обскую губу она называется Надымская Обь. Название Обская губа закрепилось на картах после Великой Северной экспедиции в середине XVIII века. Слово «об» или «аб» – тюркского происхождения, обозначающее «вода», «река». В этом месте масса протоков и островов с расположенными на них рыбколхозами и просто избушками, разбросанными по берегу. При входе в Обскую губу наблюдаем маяки и створные знаки, говорят, фарватер тут сложный. Скорость очень хорошая, но похолодало, уже минус двадцать два градуса. По берегам растут кустарник и невысокие деревья. По дороге встретили несколько семей ненцев, едущих в большинстве на оленьих упряжках, но есть и «Бураны». Весь этот караван ехал в гости к родственникам.

Множество детей различного возраста: от грудных до уже взрослых. Маленький ребёнок, несмотря на тряску, безмятежно спал в специальной люльке-качалке. Все в красочной национальной одежде. Очень экзотичное зрелище. Ненецкая нарта массивна. Полозья толстые, солидные бруски переходят спереди в плоские загнутые рей. Их изгиб изящен. Мне они всегда чем-то напоминают изысканный изгиб виолончельных грифов. Изгиб совершенен. На всех нартах во всех уголках Ямальского и Гыданского полуострова он делается совершенно одинаковым. Отклонения от единого угла столь незначительны, что на общую картину никак не влияют. На санях ненцы ездят круглый год, поэтому они прочны, надёжны, хотя и без лишнего запаса прочности, и притом изящны. Сани по-ненецки – «хан». Тот же стереотип, что и в одежде, что и во всём вообще в тундре.

Некоторое время едем параллельно. Олень тянет нарту, как бурлак. Через плечо оленю надевается широкая кожаная лямка, застёгнутая под брюхом костяной пуговицей. Олень вкладывается в неё грудью. Чтобы эта лямка не сползала, к ней прикрепляется нечто вроде чересседельника – кожаная полоса на том месте, где у оленя талия, если его поставить на задние ноги.

В одной упряжке белоснежный бык с мощными рогами. Один глаз у него красноватый, как у кролика, другой тёмный, глубокий, как у всех оленей. Он бежит размашистой рысью, экономной и постоянной. Этот бык оправдывает святое ненецкое оленнее правило: быки – для длинной дороги, важени – для скорости. Если хочешь ехать долго и дорога трудная – запрягай быков. Если надо быстро проехать короткое расстояние – бери важенок.

Идём вдоль берега огромного полуострова Ямал. Один за одним проходим мыс Слинкина, мыс Боткина, мыс Виткова, бухту Находка, бухту Маниха. Иногда, срезая мыс, уходим в холмистую лесотундру.

Бухту Находка назвал А. И. Вилькицкий в 1896 году.

Смотрю на карту нашего дальнейшего пути вдоль полуострова Ямал. Изображение на карте этого полуострова, длинного и узкого, напоминает палец. «Палец» указывает точно на север. Не случайно ненцы называли Ямал – «конец земли». С юга на север Ямал протянулся без малого на восемьсот километров. Расстояние большое. Нет на полуострове не только гор, но и мало-мальски солидных увалов. На юге, по долинам рек, сюда ещё проникают леса – ельники, лиственницы, березняки, но вообще это край кустарников, главным образом ивняков. Средняя часть полуострова покрыта мохово-лишайниковыми тундрами. Здесь наблюдается множество озёр – и больших, и малых, кроме того, множество болот. Принято считать, что слово «тундра» происходит от финского «тунтури» – безлесные горы. Впрочем, у русских поморов бытовало когда-то и своё, не заимствованное их название – «сендуха». Именно оно ещё в ходу у русско-устыинских потомков поморов, переселившихся около трёх веков тому назад на север Якутии, в низовья Индигирки. Тундра – понятие широкое и ёмкое.

Впереди наблюдаю, как машина Николая остановилась возле чума, а Иван Кужеливский беседует с его обитателями, записывая всё на видеокамеру.

Постоянно приходится слышать рассуждения о том, что чум – устарелое жилище. Чум существует уже многие столетия, если не тысячелетия, и тем не менее он не устарел. Нет слов, чум древен, его не свяжешь со стремительным прогрессом. Однако пока ещё не создано другое жилище, которое так же идеально подходило бы для подвижного образа жизни, как чум. Мне известны случаи, когда пурга опрокидывала целые автобусы, расчлененные по всем правилам тяжёлые транспортные самолёты, опоры высоковольтных линий, мощные радиолокационные станции. Но никогда не приходилось слышать, чтобы пурга попортила чум. Смею верить, что такого и не придётся услышать. Такого просто никогда не было. Не беру на себя смелость судить категорически, но, по всей видимости, конус чума – идеальная аэродинамическая конструкция, устойчивая в самых неблагоприятных условиях.

Составляют его три десятка пятиметровых шестов, покрытых зимой оленьими шкурами, летом брезентом. Пол – маты из ивовых веток, несколько досок и, конечно, олени шкуры. Прежде и тепло, и свет в чуме давал костёр,

теперь оленеводы возят железную печку, а её длинная железная труба выглядывает вместе с концами жердей с верхушки чума. Вот и все детали. На постройку такого жилища уходит всего полчаса, на разборку – и того меньше. В нём могут разместиться и жить и две семьи, к тому же всегда найдётся место для гостя.

Есть у чума ещё одна особенность: он сравнительно хорошо держит тепло. Если снаружи тихо, то после топки печи можно некоторое время посидеть neodетым. Воздух в нижней части конуса устойчив. Совсем иное дело в непогоду. Тогда воздух стремительно высасывается мчащимся потоком через дымовое отверстие. В чуме становится прохладно так же, как и за его пределами, разве что не ветрено. Поэтому ненцы большую часть жизни и проводят в своей меховой одежде, как в истинном жилище – и вне чума, и внутри его.

Лучше традиционной не придумаешь и одежды для оленевода, хотя такие попытки тоже были. Ненцы мало ходят пешком, гораздо больше и чаще ездят на санях. Поэтому и одежда, может быть, и длинновата, и тяжеловата, но прекрасно защищает человека от непогоды, особенно от жуткого холода. В ней, если случится нужда, можно переночевать в тундре, под открытым небом, в любой мороз.

Уже на закате встретили стадо домашних оленей. Красивое зрелище – силуэты рогатых красавцев на фоне багряного солнца. Я распаковал пачку соли и посыпал на снег. Самый крупный олень с огромными рогами, видимо, вожак, потихоньку приблизился к нам и стал слизывать соль с наста. Затем подошло ещё несколько оленей, их привлёк запах соли. Постепенно мы с Василием оказались почти в центре стада. Но надо прощаться и идти вперёд. На прощанье кидаю – на десерт – ещё одну пачку соли в снег.

Удивительным чутьем обладают олени. Как бы ни был глубок снег, ни один олень не станет раскапывать его в том месте, где корма нет. Пустые, поросшие мхом поляны, замерзшие и покрытые снегом озера олень проходит, не задерживаясь ни на минуту. Но как только олень выйдет на то место, где есть корм, он сразу же начинает раскапывать снег. Лишайники, которыми олень главным образом и кормится зимой, издают запах. Вот этот запах, хотя и очень слабый под толстым слоем снега, олень и улавливает своим тонким обонянием. Летом олени употребляют в пищу множество видов (110 – 130) высших растений, зимой кормятся лишайниками, особенно ягелем. Все олени охотно едят грибы, а если попадётся птичье гнездо с яйцами или птенцами, то не отказываются от такого деликатеса.

Не всегда олень раскапывает снег копытом. Если снег рыхлый и неглубокий, олень просто запускает в него морду и под снегом разыскивает нужный ему корм. Голова целиком скрыта в снегу, и наверху торчат только уши и рога.

Человек появился в тундре по крайней мере семь-восемь тысяч лет тому назад, причём «привёл» его сюда и долгое время был его главным «кормильцем»

дикий северный олень. Неслучайно ненцы, как бы по старой памяти, зовут дикого оленя «илебць», что означает «дающий жизнь». Выносливость диких оленей поразительна. Однажды я охотился в районе Норильска. Одним из охотников крупный бык был ранен в левую заднюю ногу, причем кость была перебита. Пуля повредила также мышечную ткань правой ноги. Уходя от преследования, олень бросился в озеро и переплыл пролив шириной в пять километров, хотя дул сильный встречный ветер и на озере грозно бушевали волны. В другом случае у оленя была перебита пулей правая передняя нога, которая болталась и мешала ему бежать. Но олень так быстро уходил, что мы не могли его догнать даже на вездеходе. Некоторые раненые олени переплывали озеро шириной до 20 километров!

А мех какой? Северный олень лежит на снегу, а снег под ним не тает. Полная теплоизоляция. Каждый волос оленьей шкуры – это полая трубка, заполненная воздухом. Мех оленя не имеет большой денежной ценности, но своего хозяина он греет великолепно.

Нет, наверное, на свете более полезного домашнего животного, чем северный олень. В самом деле, он может нести на себе вьюк или всадника либо тянуть сани, причём для него практически не существует бездорожья. Олень преодолевает и топкие болота, и рыхлые снега, даже широкие водные рубежи – реки, озёра, морские проливы. Северный олень не велик ростом, длина тела самых мощных самцов около 2 – 2,5 метра, высота в холке не превышает 1,4 метра, а максимальный вес осенью достигает 220 килограммов.

Мех телят и оленей-подростков – лучший материал для одежды. Шкуры взрослых оленей идут на покрывку к чумам и ярангам, на шитьё спальных мешков, используется как подстилка в жилищах. Шкура с жёстким, грубым волосом, снятая с ног (кабус), идёт на шитьё обуви и рукавиц. Подошвы для зимней обуви шьются из «щёток» (шкур, снятой с нижней части суставов ног) и «лбов». Нитки, ссученные из оленьих сухожилий, необыкновенно прочны и не глеют от сырости. Мясо оленя – признанный деликатес, высоко ценится и вкус оленьего молока. Съедобны, впрочем, не только его мясо, молоко и жир, но и кровь, содержащее рубца, молодые, ещё не затвердевшие рога. В общем, если учесть, что шерсть оленя – ценное техническое сырьё, что из его костей вытапливают жир, что рога, некоторые кости и даже копыта используются на разные поделки, можно сказать, что практически все части оленьей туши находят себе применение в хозяйстве. И самое главное, северный олень круглый год живёт под открытым небом и питается только подножным кормом.

В районе реки Паютаяхи машина Чукова провалилась в глубокую яму, засыпанную свежевывавшим снегом. Ловушку совсем не было видно. Машина с полного хода зарылась по самые фары, и от резкой, внезапной остановки Слава Государев сильно ударился лбом в «лобовое» стекло. Хорошо, обошлось без крови. Все, облепив машину с разных сторон, вытащили командирский вездеход на более твёрдое место. В посёлок Новый Порт пришли ночью. Уже

в посёлке, плутая по улицам, сломалась наша машина под номером «четыре»: что-то со сцеплением. Цепляемся за Колин вездеход и доезжаем до места «расквартирования». Нас пригласили к себе в дом люди, работающие здесь сезонно. Когда мы завалились в избу, там кто-то уже спал. Но когда узнали про нашу экспедицию, всё пришло в движение. Народ кинулся накрывать на стол, кипятить чайник, строгать рыбину. Мы тоже выложили свои деликатесы и угощаем присутствующих таёжным бальзамом. После этого все становятся ближе по духу и крови. Разговоры затянулись до глубокой ночи. В одной из пустующих комнат укладываемся спать прямо на полу. Выйдя перед сном подышать, видим опять в небе сполохи северного сияния. Начиналось же оно всегда как-то неожиданно. Внезапно за горизонтом загорались и прорывались вверх стрелы могучего «прожектора» – зеленовато-голубые, перистые на концах лучи, разбегающиеся по всему небосводу. То один, то другой луч с безумной скоростью рос и вдруг мгновенно исчезал. Небо горело и переливалось огнями, а зеленовато-голубой свет, льющийся на северной стороне неба, становился всё ярче. И эта лента огней то появлялась, то внезапно пропадала.

Название месту Новый Порт дано гидрографическим отрядом в 1920 году. В 1924 году в бухте была построена полярная станция.

Утром занимаемся починкой машин и проверкой всех узлов. На машине Чукова установили радиосвязь с мощностью, позволяющей общаться с радиолюбителями всей страны. Кто-то из местных жителей, узнав, что мы собираемся дойти до Чукотки, принес в подарок мешки рыбы. Мы готовим уху и крепкий чай. Пройдясь по магазинам, удивились богатейшему выбору товаров и продуктов – просто как в Москве. В одной из лавок нам хозяин подарил термосы. Очень полезная вещь. Теперь чай горячий на целый день. Новый Порт – большой поселок в Ямальском Заполярье. Главное занятие населения – рыболовство. Рыба самая разнообразная (нельма, муксун, сиг, чир, щокур), ловят ее круглый год. Есть в Обской губе и осетр, но добыча его сейчас запрещена, так как необходимо восстановить его прежние запасы.

В поселке есть рыбный завод и при нем достопримечательность Нового Порта – вечный мерзлотник. Мерзлотник представляет собой внушительное сооружение. Это длинные и широкие подземные галереи со сводчатым потолком, напоминающие московское метро в миниатюре. Вырыты они в вечно мерзлом грунте. Летом даже при самой жаркой погоде температура в этом леднике не поднимается выше –10 градусов С. В нем очень удобно хранить свежую рыбу. Такие мерзлотники необходимы на Севере не только рыбным заводам, но также зверофермам, столовым, продуктовым магазинам и другим организациям. Их можно устроить почти всюду, где есть рыхлый, не каменистый грунт.

Дорога к посёлку Мыс Каменный проходила по левому берегу Обской губы, ширина её в этом месте более сорока километров. Очень красивые пейзажи открывались перед взором. Погода хорошая, мороз более двадцати градусов. В районе мыса Сетного встретили небольшие торосы, чувствуется, что давление

Карского моря уже доходит и сюда. В посёлок приехали поздно. Но вышли сначала на взлетно-посадочную полосу аэродрома. Нам посоветовали оставить технику у пограничников. Сама погранзаства находилась на самом берегу. Взяв самое необходимое, размещаемся в лётной гостинице, в которой есть даже душ.

Утро 11 мая решили провести в посёлке. Сегодня день лёгкого отдыха для усиленного ремонта. Задание для всех экипажей вездеходов – поставить по шесть хомутов на вторую пару колёс, чтобы остановить проскальзывание. Нарезанной на хомуты транспортёрной ленты не хватает, и мы используем широкую стропленту. Придумали, как надёжнее крепить хомуты с помощью проволоки и болтов.

Чуков поставил мне задачу перебрать все продукты и отобрать самое необходимое. Приказ – оставить не более четырёхсот килограммов различного продовольствия. Для меня задача не сложная, но как завхоз с жалостью смотрю на гору коробок, которые придётся оставить. Я предложил эти продукты Вячеславу Грачёву в обмен на местные деликатесы. Вячеслав знает тут всё и всех. Так в нашем продуктовом прицепе появились коробки с оленьей печёнкой, свежемороженая рыба. Он же дал две бочки солярки и заправку для всех машин. Дальше поедem на четырёх вездеходах с четырьмя прицепами.

Афанасий приготовил струганину, вкусная, чёрт возьми, белорыбица. Подошёл старшина погранзаствы и пригласил в столовую на обед. Накрыли нам на перекус жареную корюшку, картофель и крепкий чай. Вся казарма под снегом, но внутри тепло и уютно.

После небольшого «перекура» вновь занялись техникой, помогая друг другу. Переделали фаркопы на двух машинах. Посёлок небольшой, но очень много детей. По всему видно, что люди здесь живут хорошо. Что ещё интересно, по всему посёлку разбросана рыба – чир, муксун, стерлядь. Собаки лениво таскают хвосты и закапывают «заначки» под снег. Старшина попросил всех нас ничего в снег не втыкать, так как под ним находится какая-то техника и строения. Мюнхгаузен не даст соврать.

Поздно вечером Вячеслав Васильевич заказал прощальный ужин с запеченным муксуном в небольшом ресторанчике, который держит его второй пилот (в прошлом, конечно). В ресторане по телевизору услышали, что приближается к нам циклон. Да и наш барометр падает уже сутки.

После завершения ужина нас пригласили в баню. Снега так много, что в баню пришлось спускаться по снежным ступеням на три метра. Да, баня на Севере – это первое дело.

Утром 12 мая нас провожает Грачёв, свою машину он теперь погонит дальше на север Ямала, в посёлок Сеяха своим заготовителям. Пожелать нам счастливого пути вышли все свободные от вахты пограничники. Я нашёл на улице маленькую стерлядку и привязал её снаружи к радиатору. Для Саратовского герба не хватало ещё двух, но у тех, которых принесли, размеры

были очень уж большие. Наш курс 65 градусов – на мыс Крутлый, на той стороне Обской губы, на Тазовском полуострове. До него по карте тридцать пять километров. Планируем сегодня, если позволит погода, дойти до посёлка Антипаута на северо-восточном берегу Тазовской губы.

Недалеко от берега встретили оленью нарту и рыбака за своим привычным делом. Крутом вокруг нарты было разбросано много свежельвленной рыбы. Рыбак проверял сети, установленные под лёд ещё осенью. При подлёдном лове во льду, ещё не толстом, но уже крепком, пешней пробивалась серия лунок. Лунки пробивались на таком расстоянии друг от друга, чтобы из одной в другую, соседнюю, можно было на шесте подо льдом подтянуть сеть. И так, от лунки к лунке, подтягивалась и устанавливалась сеть. Подлёдный лов – это очень тяжёлый труд, ведь вся работа производится голыми руками в воде, на морозе. Рыба – это еда для человека, да и собачья упряжка далеко не убежит без «рыбьего топлива». Засняв на видеокамеру весь процесс ловли, мы поспешили на восток.

Температура минус десять градусов, позёмка, видимость два километра, ветер 10 м/сек. На льду встречаются небольшие торосы. Уже здесь чувствуется влияние приливной волны из Карского моря. Величина приливов и отливов в Обской губе колеблется от одного до двух метров. У одного из прицепов оторвался фаркоп. Пришлось снять со всех вездеходов наши саратовские аккумуляторы, и, соединив их последовательно, приступили к сварке. Виталий работает в маске сварщика с электродом, зажатым в плоскогубцы. На конце «массы» нихромовая спираль для регулировки тока сварки. Николай и я держим «водило» и фаркоп, а Иван снимает всё на видеокамеру. Фаркоп усилен металлическими стержнями.

Облачно, и плохая видимость. Вышли на мыс Крутлый, температура воздуха минус 10 градусов, ветер 15 метров в секунду. На берегу встретили избушку, занесённую снегом по самую крышу. В балке живёт рыбак ненец Михаил Селиндер с подругой из местных жителей Алёной и трёхмесячным ребёнком. У них гостит старый друг из посёлка. Покатали всех на вездеходе. Попив чаю и подарив на память журнал «Северные просторы», решили двигаться дальше.

Рыбак предложил нам нельму в подарок. Он спросил: «А вам какую? Побольше или поменьше?» Я ответил: «Давай поменьше». Каково же было моё удивление, когда я увидел рыбу в полтора метра длиной! Про себя подумал: «А какая же побольше?» Вдали от домика фанерный щит, а на нём надпись со стрелками: «Писать там или тут!». Путь продолжили вдоль берега. Вдруг ребята по связи сообщают: «Первый, стой! У четвёрки оторвалось колесо». Это у нашего вездехода снялась камера и, гонимая ветром, покатила на север. Я выскочил и бегом попытался догнать колесо. Все остановились и смотрели на мою погоню. А у меня перед глазами точно такая же ситуация, но только в

Антарктиде. Там я тоже гонялся за колесом. Но в этот раз колесо набрало такую скорость с помощью ветра, что его догнали только на вездеходе.

В районе реки Адерпаюты видна буровая установка, но заезжать не стали, впереди Тазовский залив, тоже очень широкий. Прошли мыс Поворотный, так его назвала в 1863 году экспедиция на шхуне «Таз», круто повернувшая у мыса к югу. Совсем недалеко от этого места мыс Ямбург. Название мысу дала та же экспедиция в честь города Ямбурга (ныне Кингисепп), в котором ранее проживал руководитель экспедиции И. Кулешевский. Тем временем впереди по горизонту нам наперерез выползла тёмная свинцовая туча. Несколько минут – и мы в центре беснующихся снежных вихрей. И впереди, и сзади белая стена. Видимость нулевая, но хорошо, что в машинах надёжная радиосвязь. Нам удалось не потерять друг друга, но дистанцию сократили до нескольких метров. В свете фар снежные вихри превращались в фантастические светящиеся шары, несущиеся впереди машин по ночной Оби.

Уже в три часа ночи добрались до посёлка Антипаюта. Всяческие попытки найти какую-либо комнату в течение часа напрасны. Переговоры с председателем совхоза Борисом Мержоевым не принесли никакого результата. Сложилось впечатление, что здесь некоторые продолжали праздновать День оленевода. Несмотря на позднее время, выплывающие фигуры в национальной одежде спрашивали, есть ли у «пришельцев» водка. Слыша отрицательный ответ, растворялись в темноте. Впрочем, кто-то всё же посоветовал провести остаток ночи в пустующем доме. Внутри кругом грязь и вонь. Все расположились: кто в машинах, кто на оленьих шкурах. Вдруг пришёл родственник отсутствующего хозяина. В отличие от других аборигенов, ему я налил целый стакан коньяка. Он выпил и тут же упал. Его вынесли на снег, и он мирно проспал до утра в своём «доме».

Посёлок Антипаюта – это уже Гыданский полуостров, вгрызающийся в Северный Ледовитый океан острыми зубами. Он на карте похож на рачью клешню. Аборигенское население Гыдана разделено на большие и малые роды. Самый большой род называется Яр. Вторые по численности – Селиндеры. По преданию, предки Селиндеров охотились в этих высоких широтах ещё до нашей эры. Третий по численности род – Янпутан. Остальные представлены одиночными или несколькими семьями, чьи названия звучат довольно странно для нашего слуха – Тесида, Вэнго, Оковай, Няч, Тибичи, Падер, Хороля, Хабдю, Пурунгуи, Лапсуй, Ядне, Вануйто, Яптунай, Вэлло, Харючи, Окоэттто, Сусой, Худи, Вэнго.

Ещё американский путешественник Рокуэлл Кент сравнил одежду народов Крайнего Севера с жилищем. Люди здесь большую часть времени проводят в своей одежде под открытым небом, это как переносной дом. Малица представляет собой просторный балахон из оленьих шкур с отработанной веками системой вентиляции. Под малицей устанавливается свой микроклимат, и в ней чувствуешь себя, как в переносном доме. Если малица не стянута поясом, она

висит на плечах почти до земли. Когда её собирают на талии и подпоясывают, на груди образуется мешок, подол едва закрывает колени. Рукава скроены так, что под мышками тоже устроены мешки, где скапливается нагретый теплом воздух. А вот у кистей рукава узкие, едва-едва руки пролезают. В сильную стужу, например, во время отдыха «на природе», можно втянуть руки внутрь и держать их на груди. Оленья шкура не пропускает ни ветер, ни холод.

В тундре всё притёрто веками, многими поколениями, поэтому здесь не спешат переходить на иные материалы для одежды, которые, допустим, не линяют, как оленин мех. Зачем, в самом деле, «изменять» самому тёплому изо всех ныне известных естественных и искусственных мехов?

Каждый волос оленьего меха, как я уже говорил, представляет собой полую трубку, благодаря чему не только идеально сохраняется тепло, но и выводится наружу влага. Внутри малицы даже после тяжёлой физической работы сухо, в то время как снаружи на сильном морозе она покрывается густым инеем. Это великолепная дренажная система.

Свою одежду аборигены шьют по канонам не менее строгим, чем в армии. Новшества не допускаются, потому что с Севером шутить или экспериментировать нельзя.

Николай Никульшин рассказывал, что, работая на Чукотке, ему довелось ходить в чукотской кухлянке. Это тоже что-то типа балахона из оленьих шкур, который надевается на голый торс. Вместе со штанами из тюленьих шкур получается великолепный комплект. Как известно, тёплый воздух поднимается вверх, поэтому тепло из кухлянки, несмотря на широкий нижний разрез, не уходит, а в то же время холодный воздух (например, при беге) лёгкими порциями «подкачивается» внутрь, давая ощущение свежести и бодрости.

Кстати, знаете, как северные аборигены ходят в туалет в условиях какой-нибудь пурги или пятидесятиградусного мороза? Они просто приседают на снег, малица (или кухлянка) встаёт колом на землю в виде чума (или яранги), и в довольно просторном этом укрытии можно спокойно справлять свои естественные надобности.

Однако вернёмся к экспедиции. Здесь, в ненецкой тундре, сложилась довольно интересная ситуация: в большинстве национальных посёлков посты директоров совхозов и начальников милиции (участковых) занимают... осетины. В Антипаюте, например, директор – Мержоев, участковый милиционер – тоже Мержоев, его брат. То же самое мы встретили в первом же посёлке после Салехарда.

Уже утром 13 апреля занялись сварочными работами на прицепе с продуктами и переупаковкой всего груза. Необходимо, чтобы нагрузка на все машины была одинаковой. Николай регулирует сцепление. Очень много помог нам местный житель Александр Бородулин. Он прожил и проработал на одном месте в этом посёлке более 35 лет. Оказавшись, к тому же, радиолюбителем (UA9JO), он проверил и настроил все наши радиостанции и пообещал по

возможности быть на связи на нашей частоте. И по всему дальнейшему маршруту часто был слышен его позывной. Кстати Бородулин, имея звание мастера спорта по скоростной радиосвязи, в увлечении радиолубительством объединяет вокруг себя молодёжь. Александр пригласил нас всех на обед с олениной и жареной ряпушкой и рассказал очень много интересного о своей жизни и о нравах местных жителей. Мы узнали, что Александр, принимая на спутниковую антенну различные телепрограммы, транслирует их на весь посёлок.

В беседе с Александром Бородулиным я задал ему несколько вопросов:

- Расскажите, почему называется так посёлок?

- Поселок Антипаюта находится на севере Тюменской обл, в Ямало-Ненецком АО, заполярным кругом, на берегу реки Широкая, которая образовалась при слиянии четырех рек и впадает в Тазовскую губу. Откуда такое название? Существует одна легенда. В верховьях, в четырех километрах выше по течению, две реки слились в одну и дали многоводную реку под названием Паюта. На одном из ее притоков жил старец Нгандее Ядне. Первые русские люди стали называть его не Нгандее, а Анти, и отсюда появилось название поселка Анти-Паюта. Раньше писали на картах оба слова с большой буквы через дефис Анти-Паюта. 1934 году образована фактория Антипаюта (жилой дом, магазин, баня, склад для товаров). 1936 году создан Антипаютинский рыбокооп. В 1939 году открылась школа-интернат. В 1942 году поселок был перенесен ниже по реке на 7 км от бывшего селения, так как река мелела и суда не могли проплыть до поселка. Школу и все строения разобрали, сплывили по реке на новое местонахождение и снова построили. Каждый житель знает, где было селение первоначально, там до сих пор сохранилась могила первой учительницы. 27 июня 1944 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР образован Антипаютинский сельский совет. На сегодня в поселке проживает в пределах 1400 человек, плюс-минус. Местное население (коренные) в основном рыбаки и оленеводы. В школе-интернате обучается около 600 учеников. Дети из тундры проживают непосредственно в интернате.

Основные организации поселка – это совхоз, школа-интернат, аэропорт, больница, потреббщество, жилищно-коммунальное хозяйство, ранее эту лямку тянул совхоз.

- Какой уровень жизни населения и чем, в основном, занимается?

- Уровень жизни трудно однозначно определить: кто работает, тот, соответственно, имеет то, что хочет, по своему образу и потребностям. У некоторых, кто живет в поселке в квартире, может быть минимум: мебель, – столы, кровати, телевизор, но у него может быть два, а то и три «Бурана». Употреблять спиртное последние годы стали намного меньше, тут и кодируются многие семьями, да и понимать стали: или пить, или нормально жить. Раньше часто было: поймал рыбу – тут же идет и меняет ее на водку. Теперь он ее лучше продаст за деньги, купит и продукты, и на бутылку хватит, если есть

желание. Кто не работает – живут на разные пособия, пенсии. Тут, конечно, свои проблемы. Многие имеют спутниковые комплекты по приему телевидения не только в поселке, но и на рыбоугодиях, имеют маленькие электростанции. Многие коренные жители имеют хорошие квартиры, и во многом их быт не отличается от нашего. Коренное население имеет много льгот от государства, одна из них – это бесплатное обучение детей в школе и в дальнейшем при поступлении в различные учебные заведения.

В зимний период не только коренные, но и русскоязычные мужчины занимаются рыбалкой. Для вылова рыбы совхозу выделяется место на Тазовской губе, лимит на установку определенного количества сетей и количество тонн выловленной рыбы определенных пород, рыбакам выдаются орудия лова, бензин, остается только поймать и сдать план: 4 тонны на одного. Продукция скупается коммерческими структурами, различными торгующими организациями и вывозится машинами по зимнику, а часть – вертолетами. Средняя продолжительность жизни коренного населения 50 лет, это статистика. Здесь сказываются экстремальные условия жизни. Но есть в тундре долгожители и по 80 лет. В 1979 году появилось в поселке телевидение, жители стали смотреть первый канал, в этом же году была установлена АТС на 50 номеров.

- Как происходит снабжение ненцев-тундровиков?

- Основной завоз продуктов и промтоваров – в летнюю навигацию. Осуществляет его основная торгующая организация – это потреббщество (рыбкооп, как раньше называли). У них всегда есть тот перечень наименований, который необходим для проживания. Как наступает навигация, приходят на перегонки плав-магазины, везут очень большой ассортимент товаров, начиная от иголок, инструментов и вся бытовая техника, продукты, стройматериалы. Цены намного ниже, чем в местных магазинах. Многие жители копят на лето для отоварки деньги, даже берут ссуды. Сейчас много крутится коммерсантов, которые также вносят свою долю в торговлю, у них чаще бывают фрукты. Наступает зима, по зимнику приходят машины, которые также везут все, что пользуется спросом. Работает вещевой рынок из приезжих коммерсантов, так что были бы деньги – купить можно все. Тундровое население, приезжающих на оленях в поселок в основном два раза в год, делает крупные закупки продуктов, различных товаров, необходимых для проживания ближайшие полгода.

В летний период на совхоз «Антипаютинский» работает вертолет по заготовке, закупу пантов (молодые рога оленей) у оленеводов, сразу развозя продукты и все необходимое по их заявкам. В ноябре пригоняются олени на забойный пункт, который находится в поселке. Идет заготовка мяса. В отдельные годы забивают до 6 – 8 тысяч голов.

- Как изменился климат в сторону потепления?

- Про климат могу сказать по своим наблюдениям, приехал сюда в 1970 году. Так вот, в начале 70-х в декабре-январе было неделями по 55-56 градусов

мороза, последнее десятилетие такого не помню, максимум -45-48 градусов. Летом, как и раньше, год на год не приходится, бывает и до +25 градусов, вода прогревается иногда до +21. Дети, по крайней мере, купаются каждый год.

- Когда начинается навигация?

- Навигация начинается, как освобождается Тазовская губа ото льда от посёлка Антипауты до посёлка Мыс Каменный, из года в год это 10 – 15 июля, и до ледостава на нашей реке, раньше лед сковывал реку уже 1 – 3 октября, а последние годы корабли заходят иногда до 15 октября, это тоже связано с потеплением.

Полярная ночь наступает с 1 декабря и длится до 14 января. Летом солнышко, соответственно, ходит по кругу, чуть снижаясь над горизонтом, это июнь-июль месяцы. В летний период большое количество комаров. Оленеводы – и те выбирают пастбища поближе к побережью Обской губы, где почаше ветер, который спасает хоть чуть-чуть их и оленей.

- Расскажите про Тазовский район.

- Тазовский район входит в состав Ямало-Ненецкого автономного округа и является самым крупным по территории районом Тюменской области. Расположенный за Полярным кругом, имеет площадь территории 174 тысяч квадратных километров. На территории района несколько рек и более 18 тысяч озёр. Численность населения немногим более 18 тысячи человек. Они представляют 35 национальностей, преимущественно здесь проживают малочисленные народы Крайнего Севера, их общая численность около 7 тысяч человек.

- Расскажите о национальной одежде и обычаях местных жителей.

- Тазовский район богат не только газом и многотысячными стадами оленей. Здесь, как нигде в другом месте, сохранились традиционный образ жизни и древние обычаи ненцев-гундровиков, которых в районе более пяти тысяч. Олень для них по-прежнему является основным источником жизни – от него получают всё. Оленья упряжка – до сих пор лучший транспорт в тундре, а оленьё стадо, пусть небольшое, – своеобразная сберегательная книжка.

Одежда и обувь идеально приспособлены к суровому климату Крайнего Севера. Мужчины надевают малицы, которые шьются мехом внутрь, с капюшоном, без сквозного разреза, сверху покрывают плотной тканью. В сильные морозы поверх малицы надевают соок – такого же покроя, только мехом наружу. Женская ягушка шьётся мехом наружу, с меховым подкладом, сквозным разрезом без капюшона, обшивается орнаментом из меха и сукна. Перепоясывается ягушка тканым из яркой шерсти поясом с кистями. Голову женщина повязывает платком, поверх которого в сильный мороз и ветер надевает меховую шапку с подвешенными сзади лентами с орнаментом из бисера и старинными медными украшениями.

Обувь в тундре у женщин и мужчин одинаковая: зимой носят кисы, а летом тангад. Летняя обувь отличается способом продевания ремешков: на

мужских ремешки надеваются сзади наперёд, а на женских спереди назад. Зимняя обувь мужчины – с широкой передней полосой из камуса с узорами, а женская – с узкой полосой и на носке обязателен треугольник тёмного камуса. На подошву мужскому кису пришивается шкурка оленьих лбов, а у женских подошва мягкая.

Оленями и рыбной ловлей занимаются мужчины, домашним очагом, приготовлением пищи, шитьём одежды – женщина. Соблюдаются обычаи: женщина тундры не пройдёт около священных нарт, не переступит через мужскую вещь, не зайдёт на заднюю часть чума. Даже священные места у ненецкого народа есть мужские, а есть женские. Запрещается женщинам появляться в священных местах, которые обязаны посещать только мужчины.

Большинство жителей тундры в спутники жизни выбирают себе мужей и жён, приспособленных к кочевой жизни. За девушку, когда она выходит замуж, отдают несколько десятков оленей, они являются её собственностью и своеобразной компенсацией за тот нелёгкий труд, который она многие годы будет выполнять в чуме мужа. Богатая невеста в приданое получает несколько нарт с вещами.

- Интересно, как проходит День оленевода?

- На давних обычаях основаны и отмечаемые в районе День оленевода и День рыбака. День оленевода отмечают трижды. В первые выходные апреля его празднуют жители районного центра Тазовский и прописанные в нём кочующие по окрестной тундре оленеводы. Через две недели на праздник собираются те, кто проживает в расположенном на 200 километров севернее посёлок Антипаюта. А в начале мая День оленевода отмечают жители посёлка Гыда, которые находятся ещё на 200 километров севернее.

Сроки проведения Дней оленевода выбраны не случайно: в это время день становится длинным, морозы мягче, но снег ещё не начал таять, ненцам легче откочёвывать на большие расстояния, они постепенно «подтягиваются» поближе к посёлкам. Этот праздник – прекрасный повод собраться вместе, поговорить, лишний раз навестить живущих в посёлке родственников, детей в школах-интернатах.

За день-два до начала праздника улицы и дворы посёлка заполняются оленьими упряжками. Оленеводы приезжают семьями в самой нарядной одежде и обуви, устраиваются на квартирах у родных и знакомых. В первый день праздника все спешат зарегистрироваться, получить талоны на бесплатное питание, полагающиеся денежные выплаты. Нужно также закупить хлеб, чай, сахар, муку на 2-3 месяца, а то и на полгода вперёд – в тундре магазинов нет. И нужно успеть на общее собрание в клубе, где лучших награждают грамотами, денежными премиями и ценными подарками. Затем – концерт.

Второй день праздника полностью посвящён веселью. На льду реки собирается народ. Начинается традиционный для ненцев-тундровиков, связанный с древними обычаями, ритуал – обряд жертвоприношения духам

земли, неба и реки. Под пение на специально оборудованной площадке сперва душат оленя тынзяном – арканом, а затем разделявают его. Каждый участник обряда и некоторые зрители стараются сделать глоток свежей крови, отведать кусок сырого мяса. Многим присутствующим слегка мажут кровью лоб – по поверью это приносит здоровье.

Затем начинаются соревнования по национальным видам спорта. Самое увлекательное зрелище – гонки на оленьих упряжках. Одновременно проводятся и другие соревнования. Желаящие прыгают через условные нарты, метают тынзян на хорей (шест, которым погоняют оленей). Кто-то участвует в гонках на снегоходах «Буран», другие, сев на снег и упёршись в ступни соперника, меряются силами в перетягивании палки.

- Расскажи, что известно про строительство железной дороги от Салехарда до Игарки?

- Её называли: «Мёртвой дорогой» или «Сталинка». Все стройки, в период 1949 – 1953 годы проводились силами заключённых. В конце 1948 года определилась бесперспективность дальнейшего сооружения стратегического морского порта в Обской губе (в районе мыса Каменный). Совет Министров СССР 29 января 1949 года принял постановление о прекращении строительства железнодорожной ветки от ст. Чум через Щучье и Новый Порт на мыс Каменный, осуществляемого Северным управлением лагерей. Произведённые затраты списывались как безвозвратные потери. Этим же постановлением предписывалось: соорудить порт в Игарке (12 причалов с глубиной 10 м); построить судоремонтный завод и жилой посёлок на Игарской протоке Енисея; осуществить строительство железной дороги от Салехарда до порта Игарка (1,2 тыс. км) с открытием рабочего движения поездов в конце 1952 года и полной сдачей в эксплуатацию в 1955 году. Выполнение проекта возлагалось на МВД СССР. Его 501-е стройуправление было укрупнено и разделено на два: 501-е Обское (штаб в Салехарде) и 503-е Енисейское (штаб в Игарке, а затем в пос. Ермаково).

К концу 1949 года на трассе работали более 70 тысяч заключённых. Их заброска осуществлялась по воркутинской железнодорожной ветке и Оби, по Северному морскому пути, по реке Таз и енисейскими этапами. Лагерь (называвшиеся в системе СУЛЖДС колоннами) с численностью заключённых от 500 до 1500 человек располагались через каждые 5–7 километров. Первое время строительство снабжалось необычным для ГУЛАГовских производств количеством техники (были даже экскаваторы), хотя основными орудиями труда оставались кирка, лопата и тачка. Забайкальский военный округ поставлял лошадей, оленеводческие хозяйства – ездовых оленей. Строительство велось без достаточной изыскательской проработки и фактически без проектно-сметной документации, на отдельных участках картами служили дешифровки аэрофотосъемки военного времени. Финансирование шло по фактическим затратам. Число работавших на дороге заключённых доходило до 120 тысяч. К

весне 1953 они ежемесячно укладывали 15 километров пути. В конце года 673 километров трассы было сдано для рабочего движения поездов. После смерти И.В. Сталина Совет Министров СССР 25 марта 1953 постановил прекратить строительство трассы, законсервировать законченные объекты, вывезти на материк технику и людские ресурсы (последние колонны заключенных покинули СУЛЖДС в навигацию 1955 года). В Заполярье остался не имеющий мировых аналогов музей под открытым небом – памятник гигантомании, бесхозяйственности и жестокости.

Безвозвратные потери при сооружении трассы составили более 42 млрд руб. Число погибших на строительстве не установлено, да его не кто толком не вёл. В 2003 принято решение о возобновлении строительства этой железной дороги с окончанием работ к 2010 году.

Всё равно вечером решили выходить из Антипаюты в сторону Норильска. Бородулин на «Буране» решил немного проводить нас и показать начало нашего намеченного пути. Пройдя несколько километров от посёлка, решили встать на одном из многочисленных озёр. Вечером жарим оленью печёнку. Смотрю на наши координаты – 69 градусов северной широты и 78 градусов 16 минут восточной долготы.

Утром Виталий заварил сломанный вчера вечером на первой машине задний мост, и мы снова едем вперёд. Движение затрудняет сплошная белая пелена морозного тумана и пушистого снега. Кругом никаких ориентиров. Сквозь лобовое стекло ничего не видно, кроме «молока». Местность здесь оказалась не болотистой (то есть ровной), а какой-то каменной, скалистой и холмистой. На передней машине Афанасий сидит на открытом люке сверху машины. Только так можно своевременно заметить обрыв или прочую опасность для машин. Иногда по очереди идём посмотреть, а вернее, прощупать ногами, нет ли впереди обрыва. След впереди идущей машины теряется в снежной пелене. Два раза Виталий останавливал вездеход прямо перед обрывом. Несколько раз только чудо спасло от срыва вездеходов с крутого обрыва. Глубокий и рыхлый снег затрудняет движение, и скорость не более пятнадцати километров в час. Долина Анти-Паютаяхи неглубокая, но если сверзнуться вниз с обрыва, то мало не покажется. Долго не могли отыскать удобный спуск к руслу реки. Наконец, такой пологий, но извилистый спуск попался. Те, кто не за рулём, вышли из кабин и встали цепочкой с разрывом двадцать метров, на пределе видимости, чтобы обозначить путь. Теперь вездеходы пошли непосредственно по льду. Река, правда, сильно петляла, но зато других проблем меньше. Реку Анти-Паютаяху назвал в 1932 году астроном С. Н. Кравков как лежащую против (анти) реки Паютаяхи.

На одном из перегонов оборвался прицеп у Ильи. Дышло с разгону уткнулось в грунт и сложилось вчетверо. Долго колдовали со сваркой, рихтовали, усиливали и вновь варили. С трудом удалось восстановить, ремонт занял три часа, но в Дудинке нужно изготовить новое дышло.

В тундре множество куропаток и зайцев. Однажды спугнули совсем близко большого полярного волка. Идём по южному берегу реки, взяв курс на какой-то ориентир. Неожиданно «ориентир» расправляет крылья и исчезает в «молоке» – полярная сова.

* * *

Ближе к вечеру туман приподнимается – и перед нашими взорами открывается удивительная по красоте панорама левого берега Анти-Паютаяхи. Обрывы, которые доставляли нам утром столько неприятностей, теперь в нежном свете заходящего солнца выглядят сказочно – ярко-белые на фоне тёмно-синего неба. Размеры предметов и перспектива совершенно непонятны, и даже опытный альпинист Василий Елагин видит перед собой высокую горную гряду. Солнце заходит, и мы подъезжаем с последними лучами прямо под один из таких обрывов. Бледно-розовый свет неба ещё долго после заката освещает снежные складки окружающей местности. На улице тепло. Вечерний сеанс связи с Москвой проводит Слава Государев. Передаём последние новости и отсылаем снятые фотографии для их размещения в рекламных роликах про экспедицию. Думаем, что в Норильске будем через три-четыре полных ходовых дня. Точнее говорить сложно. Дорога покажет, а пока впереди крутые обрывистые берега рек, стоящие поперёк нашему курсу.

Утром проснулся раньше всех. Погода отличная, морозно, все вещи и предметы, оставленные на улице, покрылись инеем. Согрел себе воды и приготовил чашку овсянки «быстрого реагирования» – от фирмы «Быстров». Наши координаты: 69 градусов 11 минут 35 секунд северной широты и 78 градусов 33 минуты 56 секунд восточной долготы. Движемся по широкому руслу Анти-Паютаяхи, срезая путь от мыса до мыса. Погода солнечная, но свет мягкий, нерезкий. Нашли пологий подъём на плато и поехали прямо по тундре. На карте надписи: «булг. 5», «булг. 3». Владимир Семёнович объясняет, что это булгуняхи – конусообразные мерзлотные поднятия.

Впереди по курсу речка с японским названием Хасовахама-Тосё. Держим курс на Мессояху – посёлок газовиков. Пересекаем часто оленьи следы и следы от нарт. Проезжаем места стоянок оленеводов, кругом чисто и нет мусора. Потом я узнал, какое у них правило: оставлять чумовище – место стоянки чума («мяды») – чистым. После того, как уложены все части чума и имущество, женщины обязательно соберут весь мусор и сожгут его. Старики объясняют этот обычай тем, что сразу после откочёвки людей на чумовище появляется злой дух – «мядинда». «Чем больше он соберёт здесь мусора и предметов, тем больше навредит людям».

Видим вдалеке опоры линии электропередач и трубы газопровода. Подъезжаем поближе и ищем переезд. Первую трубу переезжаем по верху, а вторую – снизу. До Мессояхи уже недалеко.

Когда-то газопровод «Мессояха – Норильск» широко рекламировался как ударная стройка, как великое достижение. Действительно, трёхсоткилометровый газопровод в безлюдной тундре был достижением и смотрится впечатляюще. Я часто летал в Норильск из Москвы, и уже при полёте видно, как трубы газопровода зигзагом тянутся от месторождения к городу. Такая постройка связана с большими перепадами температура: от минус пятидесяти до плюс двадцати пяти градусов. Только вот вначале первую нитку построили, не сделав проходов для диких оленей. Именно в этом месте проходят десятки тысяч оленей. Весной – на север, спасаясь от гнуса, а осенью на юг, где корма больше. И вот однажды мигрирующие животные на своём привычном пути обнаружили необычное препятствие. Трубу не перескочишь. Постояли, подумали, и вожак повел стада – одни влево, другие вправо – вдоль газопровода. Помню, в тот год дикие олени буквально рекой шли по окраине Норильска. Строители опомнились и, спроектировав, построили проходы для диких животных.

Несмотря на апрель, в мессояхской тундре было очень холодно – за минус двадцать градусов. Но одеты мы были хорошо: парадная форма от московской фирмы «Восток-сервис», а повседневная и рабочая – нашего собственного изготовления, проверенная на Северном и Южном полюсе. Темнеет, и нет совсем никаких ориентиров.

Въезжаем в небольшой посёлок. Очень скоро к нам подъезжает вездеход ГАЗ-71. Из него выходит человек весьма крепкого телосложения в огромных жёлтых ботинках. Его зовут Александр, он тихо, скромно произносит: «Я вроде как здесь начальник». (Он сам одессит). Узнав, кто мы такие и откуда, ведёт нас к общежитию и помогает устроиться.

Интересуемся его ботинками: может, тут всем рабочим выдают такие? Александр говорит, что их ему подарили заезжие японцы. Внутри ботинок установлены биметаллические пластины, и, когда ходишь, они нагреваются. В общем, чтобы не замёрзнуть, надо ходить постоянно.

Заведующая общежитием Людмила Даниловна Мартянова строго спрашивает: «А вы не могли пораньше приехать?» Как будто мы приехали на автобусе или каком поезде. Удивленно смотрим на часы: 23.00, вроде бы не поздно. Но оказывается, что по местному времени уже час ночи. Конечно, мы ведь уже в Красноярском крае. Вечером наблюдали на небе на редкость удивительно красивое цветное Северное сияние.

Бесконечная прозрачная вуаль покрыла треть небосвода. Вся она горела нежно-лиловым светом. Кое-где показывались яркие вспышки и тут же бледнели. Сквозь вуаль ярко светились звёзды. Вдруг всё исчезло. Какое-то время казалось, что сияние погасло. Но вот длинные лучи, местами собранные в яркие пучки, затрепетали над нами бледно-зелёным цветом. Вдруг они сорвались с места и со всех сторон, быстрые, как молнии, метнулись к зениту. На мгновение замерли в вышине, образовав огромный венец, затрепетали и потухли.

Несмотря на холод и усталость, решил понаблюдать за «фейерверком» на небе. Северное сияние трудно описать словами. Совсем недавно было темно, и вдруг через всё небо прорывается светлая полоса. Будто свет пробивается во внезапно образовавшуюся щель в тверди небесной. Будто дверь светлой комнаты открыли во тьме. Светлая полоса опять тянется через весь небесный купол. Потом свет бледнеет, видно, небесная дверь приотворяется. Прямо над моей головой вспыхивает призрачный неверный свет, спускаясь сверху столбом. Появляются и другие столбы, они перемещаются, плывут и блекнут. Вновь и вновь озаряется небо, но теперь кажется, что оно заполнено водой. Кажется, над тобой море и ты стоишь на дне. Сверху кто-то бросает пригоршни светящейся краски, и они сначала сильно врезаются в водную толщу, а потом затормаживают бег. Вдруг с неба спускается занавес, как реальный плотный предмет, и на нём множество складок. Занавес колыхается, будто кто-то ходит за кулисами. Только ради того, чтобы полюбоваться этим недолгим небесным представлением, стоит забраться так далеко.

Утром и днём ремонтируем машины. Василий с местным умельцем подварили дышло у красного прицепа. Оно позавчера на полном ходу оторвалось от фаркопа по месту сварки и, воткнувшись в снег, сложилось втрое. В 17.00 выезжаем из Мессояхи. Но выехать отсюда не так-то просто: со всех сторон проложены газопроводы. Спускаемся в глубокую речку, поднимаемся на другой берег – опять трубы, делаем большую петлю в поисках переезда. Мороз двадцать пять градусов с ветром, но солнечно. Движемся довольно быстро со скоростью в тридцать километров в час, но при этом ветровое стекло обмерзает изнутри и ничего не видно. Причина – сломался тумблер отопителя. Схемы электропроводки нет, а предохранители исправны. Кидаем провод с клеммы на клемму, и печка начинает работать.

Начинают попадаться редкие маленькие лиственницы. На нашей четвёртой машине выбило полуось в очень неудобном месте с глубоким снегом, поэтому ремонт занял больше часа. Над снежной тундрой весь день стоит огромное солнечное гало (огромный светлый круг вокруг диска солнца). Диаметр его примерно 90 угловых единиц. Само солнце невысоко над горизонтом, поэтому видно не весь круг, а только верхнюю его часть. Там, где круг соединяется с горизонтом, вертикально стоят короткие оранжевые радуги.

Солнце село, вышел молодой месяц, но свет почти не изменился. Заря яркая, видимость хорошая. Снег стал твёрже, едем быстро, берём подъёмы на третьей передаче. Движемся вдоль трубы газопровода на посёлок Тухарт. Спускаемся вниз на лёд реки Барнгэяхи, пытаемся взять с разгона противоположный берег, но вязнем в рыхлом снегу. Общими усилиями выбираемся на лёд реки Варнгеяхи. Уже двенадцать часов ночи, решили здесь ставить лагерь. На всём небосводе опять сполохи Северного сияния.

С востока на запад легла широкая светлая дуга. Она охватывала почти четверть горизонта. Концы дуги, не достигая горизонта, не то рассеивались, не то

скрывались за облаками. В глубине дуги можно было заметить какое-то мерцание. И вдруг дуга, сильно вытянувшись, покрылась яркими, трепещущими лучами и превратилась в широкую ленту, захватившую северный сектор неба. Лента извивалась, точно змея, и, наконец, приняла форму вытянутой, горизонтально лежащей буквы W. Дальний конец буквы вспыхнул ярким малиновым светом. Свет пробежал по всей букве. Вслед за ним появились и пронеслись пурпурный и зелёный цвета. Затем буква развернулась и превратилась в грандиозный занавес. Весь занавес горел, искрился, переливался, трепетал. И вдруг всё исчезло, и остались только яркие звёзды.

Сейчас доказано, что полярные сияния образуются в верхних слоях атмосферы на высоте от 60 до 1000 километров. Их причина – «солнечный ветер», выбрасываемый Солнцем поток заряженных частиц, обладающих высокой энергией. Сталкиваясь с молекулами и атомами газов в самой разряженной части воздушной оболочки Земли, поток этих частиц и вызывает свечение, подобное тому, как это происходит в люминесцентных лампах. Чаще всего это случается в полярных широтах, поскольку под действием магнитного поля нашей планеты поток этих частиц отклоняется к полюсам.

Форма и окраска сияний зависят от высоты их формирования: разноцветные арки и дуги образуются преимущественно на высоте от 60 до 100 километров, а гигантские колышущиеся полотна – на высоте 110 – 120 километров. На самых больших высотах (900 – 1000 километров) преобладает красный цвет, ниже – фиолетовый, а самые близкие к земле огни обычно зелёные.

Расположившись на ночёвку, просим Афанасия сделать струганину, благо, рыбин в прицепе полно. Стружки белые, не очень жирные, но всё равно вкусно. Мороз больше двадцати пяти градусов. Решаем моторы совсем не глушить. За ночь каждый двигатель съест всего три-четыре литра солярки, зато утром не будет проблем с запуском. Вообще, на машинах установлены подогреватели «Eberspacher», но иной раз их самих приходилось подогревать русской системой типа «паяльная лампа».

На следующий день путешествие вдоль газопровода продолжилось. Зрелище грандиозное! Трубы проложены по безлюдной тундре, лежат на бетонных основаниях. Поневоле подумаешь: «Сколько же сил на это всё потрачено!» Но развороченной гусеницами вездеходов тундры кругом много. Стройка есть стройка. В настоящее время человек двинул в Арктику могучую технику и использует её, подчас не учитывая особенностей местной природы. Ведь даже проехавший летом трактор или могучий вездеход оставляет в тундре десятилетиями незаживающий шрам. Гусеницы сдвигают с грунта моховую дернину, в колеях быстро протаивает мерзлота, в них зарождаются и отсюда растут овраги. С этого начинается эрозия почвы. Подсчитано, что один вездеход или трактор, пройдя всего три километра, уничтожает гектар тундровой

растительности – оленьих пастбищ. Если вездеход разворачивается на одном месте, растительность уничтожается полностью и не восстанавливается.

Вышли к посёлку Тутарка, принадлежащему «Норильскгазпрому». Здесь добывают газ для котельных и заводов уникального города Норильска. Жизнь в посёлке кипит: то и дело пролетают вертолёты, туда-сюда снуют машины, кругом трубы и оборудование. Руководство дало распоряжение покормить нас в столовой, а также «накормить» наши вездеходы. Спускаемся на лёд реки Большая Хета. Ширина реки в этом месте более шестисот метров. Здесь через каждые пять километров стоит знак, указывающий, какое расстояние осталось до впадения Хеты в Енисей. Подобное помню на Подкаменной Тунгуске в 1987 году. Там от посёлка Ванавара до Енисея более 1500 километров и через каждые десять километров стояли такие же километровые знаки. Двигаемся в ночном режиме, стараясь каждый день пройти, по возможности, как можно больше. Почти все водители встречных машин в один голос предупреждают нас о том, что по Енисею нужно идти только по зимнику. Бывали часто случаи, когда горячие головы пытались сократить путь, срезая излучины, но либо теряли машины, либо навсегда оставались в Енисее. Слева от нас, когда мы вышли на Енисей, располагался остров Песчаный.

В ночь с 17 на 18 апреля прибыли в посёлок Усть-Порт, стоящий на правом берегу Енисея. Пересекли эту одну из самых крупных рек планеты довольно легко, хотя и были сомнения. Дело в том, что ранее в сторону Дудинки прошёл караван судов под кипрскими и панамскими флагами, однако прорубленный ледоколом след в трёхметровом льду успел затянуться довольно прочным льдом.

В Усть-Порту остановились у начальника научной базы МГУ, там и переночевали. Правда, самого начальника не было, лишь его жена Марина и много детей. Был уже час ночи, стояли сумерки, а дети посёлка буквально атаковали вездеходы и нас. Марина разместила всю нашу компанию на полу в одной из комнат, предварительно накормив и напоив чаем.

Глядя с высокого берега Енисея, понимаю: вот граница между Гыданским полуостровом и полуостровом Таймыр. Позади первая неделя пути, пройдены несколько сот километров, и экспедиция набирает темп прохождения сложнейшего маршрута.

На следующий день, в полдень, вышли из посёлка и двинулись на юг вдоль ледокольного следа к Дудинке. Погода пасмурная. Приятно ощущать, что я опять на Таймыре, полуострове, похожем из космоса на оленью морду. Для меня он стал почти родным. Пришлось несколько лет служить в этих местах в зенитно-ракетных войсках. Здесь я повстречал интересных людей, которые научили меня ходить на лыжах, охотиться в полярную ночь, ловить рыбу и просто привили любовь к путешествиям.

Таймыр. Гигантским выступом вдаётся он в неприветливый Ледовитый океан.

Еще дальше к северу, как бы продолжая и без того неоглядный полуостров, расположены крупные острова Северной Земли.

Таймыр во многих отношениях уникален. При первом же знакомстве он ошеломляет человеческое воображение своими масштабами – почти 1000 километров по широте и столько же по длине. Куда ни взглянешь – беспредельные тундровые дали, ощущение невиданного космического простора. Полуостров поражает суровой природой. Это край лютых морозов, сильных студёных ветров и затяжной пурги. Великие полярные исследователи не случайно называли его страной холодного ужаса, полярного мрака, пустыней далекого Севера. Захватывающе интересна история изучения и освоения Таймыра. Первые русские землепроходцы на Таймыре появились в начале XVII века. Их властно манил к себе сказочно богатый, но недоступный в ту пору край. Смелчаки шли сюда за пушминой. На небольших судах, рискуя жизнью, они плавали по северным рекам и грозному Ледовитому океану, открывали и описывали новые земли, настойчиво и терпеливо строили поселения. В 1667 году на северном Енисее возникло поселение Дудинка – ныне столица обширного Таймырского национального округа.

И еще одно, самое фантастическое творение, созданное руками человека, – город Норильск. Это город горняков, металлургов, строителей, энергетиков, транспортников.

Вокруг самого северного города мира возникли шахты, рудники, заводы, обогатительные фабрики, небольшие города Кайеркан и Талнах. Норильчане и талнахцы добывают драгоценные руды, плавят металл. Продукция горно-металлургического комбината имени А. П. Завенягина известна далеко за пределами нашей страны.

Полуостров Таймыр столь велик, что в летнее время погода в его северных точках отличается от южных так резко, как она разнится между Подмосковьем и Черноморским побережьем.

Но, с другой стороны, Таймыр восхищает богатством своей первозданной земли и живой природы. В недрах вечной мерзлоты скрыты месторождения цветных металлов. В тундрах и прибрежных водах полуострова обитает многомиллионное поголовье ценнейших зверей и птиц, песцов, куропаток, белых медведей, нерп, моржей. Но особой гордостью Таймыра, визитной карточкой его природы являются дикие северные олени.

Здесь всего несколько крупных населённых пунктов: известный всему миру большой город Норильск, центр Долгано-Ненецкого автономного округа город Дудинка, а также города Кайеркан и Талнах. Все другие посёлки на громаднейшей территории, по площади равной трём Италиям, насчитывают в основном всего лишь по несколько сот человек.

Норильск – это, прежде всего, медь и никель. Когда-то сюда пытались проложить железную дорогу от Салехарда при помощи «врагов народа», но с концом сталинской эпохи кончились и «враги». Впрочем, на огромной территории севера Тюменской области до сих пор валяются шпалы, рельсы – следы так и не достроенной «дороги смерти», так её стали называть. Вдоль дороги развалины станций, на которые уже были назначены начальники. Сейчас она восстанавливается.

Дорога в сторону Дудинки была не очень сложная, держим скорость более тридцати километров в час. В этом месте ширина реки более двух километров. По берегу встречаются небольшие избушки, посещаемые, в основном, когда бывает теплее и можно ловить рыбу при открытой воде. Прошли цепь больших островов: Бол. Леонтьевский, Сред. Леонтьевский, Мал. Леонтьевский.

Идя вдоль правого берега, наткнулись на одиноко стоящий «Урал». Оказалось, что машина сломана не первый день и у двух водителей уже сутки как кончилась еда. Мы снабдили их едой и залили бензин в канистру для паяльной лампы. Путь они держали обратно в Дудинку, доставив необходимые грузы в дальние посёлки. Дорожное братство на Севере – это неписанный закон, тут иначе никак нельзя. Простившись с водителями и пообещав прислать помощь, мы поспешили дальше. Прямо перед въездом в Дудинку у Колиного вездехода лопнул диск на колесе. Как потом выяснилось, из-за заводского дефекта на белорусском подшипниковом заводе. Опять пришлось разворачивать универсальную сварку.

В районе под названием Левинские пески вновь встретили трубы газопровода, тянущиеся в Норильск. Только в этом месте они проходят по дну Енисея, а ширина реки здесь более двух с половиной километров.

Вдали в тумане показались порталные краны – это Дудинка. Видно, что недавно прошёл караван судов, ведомый мощным ледоколом. Собравшись плотной колонной, въезжаем на территорию порта, петляя между контейнерами. В порту кипит работа – идёт погрузка, как потом выяснилось, никеля и меди на корабли с опознавательными знаками Кипра и Панамы.

Дудинка (население 29 тысяч человек) – центр Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа. Численность населения округа 42547 человек (без учёта Норильского промышленного района) Из них 9524 – коренных жителя, в том числе 8847 – жители сельской местности. Из числа коренных жителей: 140 энцев, 319 эвенков, 781 нганасан, 2942 ненца, 5342 долганина. А площадь округа 862 тыс. кв. км. Дудинка – морской порт в низовьях Енисея (аванпорт Норильска), крупнейший в Сибири. Круглогодично связан по Енисею морским сообщением с Архангельском и Мурманском. Здесь самая северная на земном шаре электрифицированная железная дорога и автомобильное шоссе связывают Дудинку с Норильском и аэропортом Алыкель.

Основана Дудинка в 1667 году как ясачное зимовье (несколько деревянных домиков с церковью) стрелецким начальником Иваном Сорокиным. С 1930

года село Дудинское – центр Таймырского автономного округа, и в 1951 году село преобразовано в город. В 1969 году через Енисей проложен газопровод Мессояха – Дудинка – Норильск.

Останавливаемся около здания администрации в надежде познакомиться и доложить, что мы прибыли в посёлок. Через некоторое время решаем остановиться на погранзаставе. Меня удивило большое трёхэтажное здание погранзаставы с пекарней, баней, спортзалом, большой столовой и т. д., где живут всего восемь пограничников (солдат). Из города приезжают на службу трое офицеров и двое прапорщиков. Вот и всё подразделение, где положено по штату несколько десятков солдат. Нам была выделена большая комната для политических занятий. Плотно поужинав и попарившись в баньке, решаем отдыхать, так как завтра предстоит ремонт техники.

На следующий день много времени уделили ремонту и осмотру вездеходов, стирке одежды и вообще отдыху в цивилизованных условиях. В свободное время побродил по городу, ведь здесь я бывал не один раз.

У представителей местной администрации мы поинтересовались: «Что означают герб и флаг округа, которые мы видели в здании администрации?» И получили исчерпывающий ответ.

Эту красивую птицу, изображённую на обоих символах Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа, нельзя не заметить, она – визитная карточка Таймыра, самого северного региона России, полностью расположенного за Полярным кругом.

Герб округа, утверждённый его Думой 25 марта 1998 года, представляет собой традиционный щит. «На лазоревом поле – летящая вправо краснотелая казарка с пурпурными зобом и щеками, окаймленными серебром, с серебряными головой и туловищем и черными крыльями, клювом, полосами у глаз, грудью и лапами. Вверху – серебряный солнечный диск с четырьмя тонкими, отвлеченными, расположенными в крест лучами».

Флаг округа представляет собой прямоугольное полотнище голубого цвета, в центре которого изображение главной фигуры герба Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа – зависшей в полете краснотелой казарки на фоне белого солнечного диска, увенчанного по кругу равноудаленными друг от друга четырьмя белыми короткими остроконечными лучами, направленными попарно в диаметрально противоположные стороны.

Краснотелая казарка – редкая птица, включена в Красную книгу, основные места ее гнездования расположены в таймырской тундре, то есть в очень ограниченном районе, она – символ полуострова, его уникальной природы. Птица изображена в полете, что означает дальнейшее движение автономного округа к прогрессу. Ее полет вправо (от зрителя) говорит о том, что освоение полуострова Таймыр шло с запада на восток, со стороны «златокипящей Мангазеи» (в первой половине XVII века русский город на севере Западной Сибири, на реке Таз, опорный пункт для продвижения вглубь Сибири) по рекам Таз и Енисей и

поморами по Северному Ледовитому океану, о его уникальных флоре и фауне и богатейшем культурном наследии.

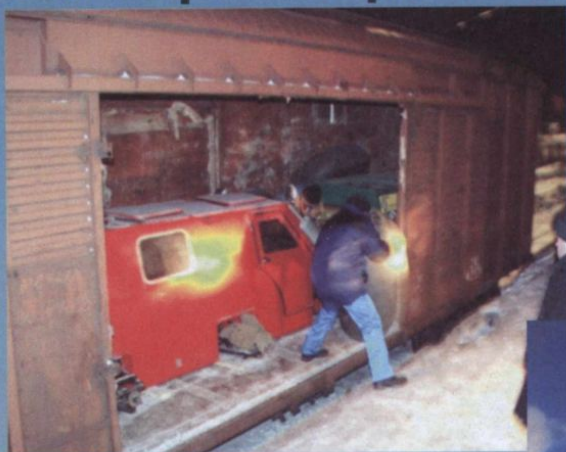
Голубое поле герба и полотнище флага символизируют величие и красоту обширных таймырских просторов – страны тысячи озер, можно сказать, и рек, которыми пронизана вся территория полуострова. По ней протекает Енисей – одна из величайших рек земного шара по длине и площади бассейна, самая многоводная река в России. Голубой цвет говорит также о том, что полуостров Таймыр омывается водами арктических Карского моря и моря Лаптевых. Серебристый солнечный диск отражает белизну северных снегов, которые покрывают территорию полуострова продолжительной зимой – от 235 дней на юге Таймыра до 285 дней на севере. Солнце – это и символ тепла, в котором очень нуждаются северяне.

Дудинка очень сильно изменилась за последние годы. В 1977 году, как помню, половина домов были деревянные. Сейчас практически исчезли деревянные постройки, кругом пяти- и семизэтажные здания. Отсюда до Норильска проложена 110-километровая железная дорога, самая северная в мире. Дорога находится в ведомстве «Норильскниделя», по ней перевозятся в порт контейнеры с ценным металлом и обратно – с продуктами и товарами для города. Раньше из Норильска можно было добраться только электричкой, теперь по построенному шоссе несутся машины, автобусы и маршрутные такси.

Замечаем, что погрузка судов осуществляется круглосуточно и без перерыва. Было только заметно, как ватерлиния постепенно уходит под воду с каждым часом. На самой реке, там, где разворачивался ледокол, черно от людей, ловящих рыбу. Рыбаки приехали со всех близлежащих населённых пунктов. Ведь так удобнее, не надо долбить трёхметровый лёд.

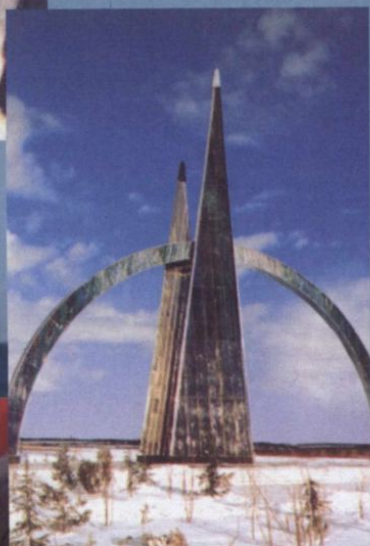
Побеседовав с местными старожилками, узнаём, что и здесь переживают сильнейший кризис. Много людей уехало отсюда, оставлены военные объекты, в том числе и стратегические. В посёлки Таймыра вертолёты летают очень редко, да и то при условии полной загрузки. Резко ухудшилось снабжение. Из посёлка Волочанка уехали все врачи, и здание больницы стоит заколоченное. Для местной молодёжи нет работы, и она живёт на пособия. Кроме всего, здесь фактически погибла такая отрасль сельского хозяйства, как оленеводство, и причина этого – болезни поголовья домашних оленей, резкое увеличение численности полярных волков и диких оленей. В результате у коренного населения наступил новый исторический период: долганы и нганасаны перешли на оседлый образ жизни и переключились исключительно на охоту и рыбную ловлю. Повсюду вдоль рек стоят охотничьи точки. Однако, как в старые времена, приезжие «купцы» фактически обирают охотников до нитки, используя давно испытанное средство – «огненную воду». Да и чисто экономически охотникам и рыбакам не дают подняться. Например, получив у фирмы мотонарты, охотник должен добыть и сдать 130 оленей, чтобы рассчитаться за технику. В то же

Вдоль берега Северного Ледовитого океана



*Разгрузка техники
(г. Лабитнанги)*

*Стела
«Полярный круг»
(г. Салехард)*



Хватило бы продуктов?



Место старта «Романтикам 70-х»



Ночёвка в дельте реки Обь



В гостях у пенцев

Мысли у костра



Всюду жизнь



Встречи в пути



Трудная работа кинооператора И. Кузеливского



Российско-ненецкие переговоры



Старожил п. Антипаюта А. Бородулин

*Бескрайний
Север
(п-ов Гыданский)*



*Небольшая рыбка
в подарок*



Солнце светит, да не греет



Для сравнения



А олени лучше



В посёлках жизнь бурлит

*Экспедиция
достигла
Норильска*



*Сварочные
работы в пургу*



Завалило снегом



*Художник –
северный ветер*



*Осмотр
ходовой
части*



Старообрядческое кладбище (п. Кресты)

*«Ночная смена»
за ремонтом*



*Детские
приветствия
Таймыра*



Жители посёлка Волочанка



*«Пасть»
на
песца*

*С. Государев
передает
информацию
в Москву*



Штурмуем Усть-Авам



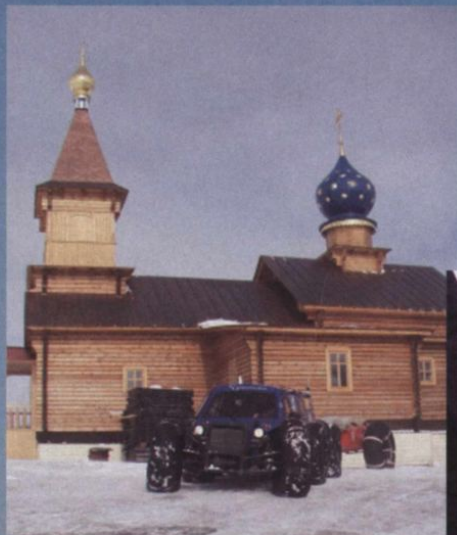
*Глинтвейн
готов*



*Долгано-
российские
переговоры*



По реке Хетта



*Церковь
в п. Хатанге*



Сварочные работы



Жители посёлка Сандаско (море Лаптевых)

*Брошенная
военная техника
м. Косистый
(море Лаптевых)*



*Место зимовки
экспедиции Х. Лаптева
1739 – 1742 гг.*



Трудяга Севера



Сельсовет закрыт



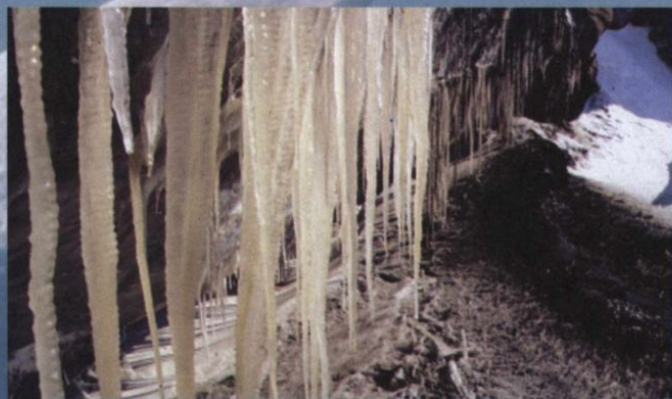
*В избушке на острове Большой Бегичев
(море Лаптевых)*



Кажется мы находимся на Севере



Скоро наступит полярный день



*Вода
ископаемого
льда*



Мыс Пакса, бухта Нордвик (море Лаптевых)



Неопознанный лежащий объект (Оленёкская протока)



Могила Де – Лонга



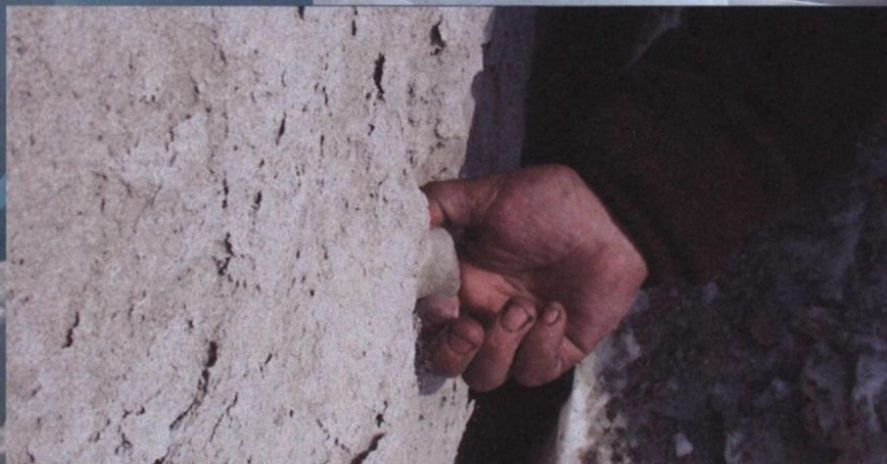
Ледяная скульптура



*Главное найти
путь в торосах*



Кругом лёд



Кости и бивни мамонтов можно потрогать



Торосы моря Лаптевых



Достигли острова Макар



Завершение радиооткрытия острова Макар



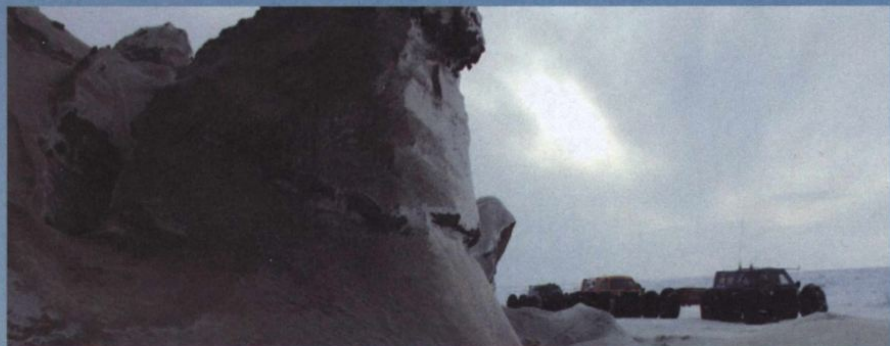
Могилы экспедиции Ласиниуса 1743г.



Чаёвничаем в охотничьей избушке



Опять рыбный день



Разрушающийся берег Восточно-Сибирского моря



Избушка «Чай – Поварня»



В дельте реки Колымы

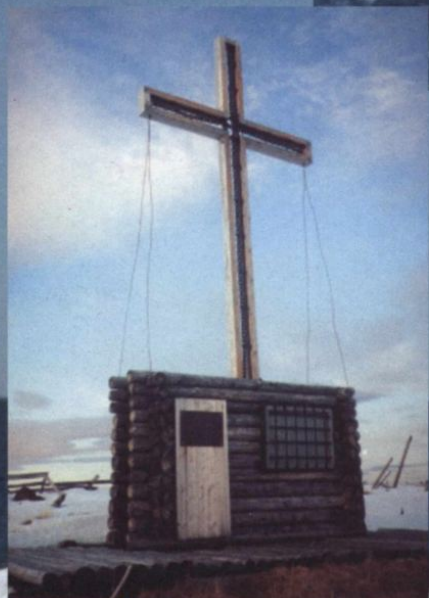


Очередная АЗС заполярья



Река Рау-Чуа

*По Восточно-
Сибирскому морю*



*Памятник
репрессированным
на реке Колыме
(п. Амбарчик)*



*Начальник полярной станции «Амбарчик» В. О. Салтыков
показывает процесс передачи метеоданных*



Наперегонки с весной



Пересекаем Чаунский залив



Прыжок не засчитан



Последние километры пути



Остатки урановых рудников на Чукотке



Финиш

время бочка бензина стоит пять тысяч рублей. Вот и попадают аборигены в вечную кабалу без перспективы рассчитаться с долгами.

На следующий день двинулись в сторону Норильска. Дорога хорошая, проходящая по лесотундре. Здесь довольно оживлённо. Люди во встречных машинах с интересом провожали взглядами экзотический кортеж пневмозедеходов. Проехали место под названием «Тундра», где мы с моим другом Валерой Перепёлкиным неоднократно путешествовали и охотились. Именно ему я благодарен за то, что он первый открыл для меня северные красоты. Он научил меня с любовью относиться к природе и выживать в самых трудных ситуациях. Вдали, на юге, высится ферма антенны, и я точно знаю, что там есть лифт, а оттяжки имеют толщину более десяти сантиметров. Дорога, петляя, приближает нас к аэропорту Алыкель, что в переводе означает «глаза девушки». Там действительно два небольших круглых озера. Раньше здесь находился зенитно-ракетный дивизион, на котором мне приходилось бывать неоднократно. За аэропортом – посёлок Каларгон, что на местном наречии означает «долина смерти». Как в воду смотрели, и в тундре стоят пустые пяти- и девятиэтажные дома.

За двадцать километров до Норильска экспедицию встретили представители города Кайеркан и пригласили к себе в гости. Сначала думали, как поступить, но кайеркане, взявшись за руки, перекрыли дорогу. При таком «напоре» трудно отказаться. Нам показали дорогу, и мы вскоре подкатили к Дворцу спорта, где как раз проходили региональные соревнования по каратэ-до, на которых присутствовал мэр Кайеркана, одетый в кимоно. Владимир Чуков выступил перед участниками и вручил на память наши эмблемы. Нам подарили большой торт и значки с изображением полярной совы и с надписью: «Город, в котором живёт надежда». Это прямо-таки символично – видеть почти всю молодёжь города на соревнованиях. В общем, вечером вместе с мэром попарились в баньке, поплавали в великолепном бассейне и отлично выпались в квартире директора местного туристического клуба.

Узнал, что в Норильском промышленном районе проживает 220544 человек (г. Норильск – 133436, г. Талнах – 58592, г. Кайеркан – 27228, г. Снежногорск – 1288). Статус города Кайеркан получил в 1982 году.

Простившись с гостеприимным городом, продолжили свой путь в Норильск. Как мне знакома эта дорога, по ней проезжал в своё время десятки раз. Едем на малой скорости, так как на трассе было много большегрузных машин.

Издалека видны заводские трубы, строительные краны, высотные дома. Своим возникновением город обязан благоприятному сочетанию в одном месте залежей металлических руд и каменного угля. В середине XIX века в бассейне реки Норилки и на западных склонах Путоранского плато их обнаружили экспедиции русских академиков А. Ф. Миддендорфа и Ф. Б. Шмидта. Вскоре появились первые робкие попытки использовать эти богатства. Так, в 1868 году

дудинский купец К. П. Сотников вместе с промышленником А. И. Кытмановым из кирпича разобранной дудинской церкви построили у подножия горы Рудной медеплавильную печь и выплавили в ней около 200 пудов меди. Однако вскоре печь растопила под собой непрочное основание и была поглощена мерзлотой.

В 1919 году для обеспечения судов Северного флота углём советское правительство направило на Таймыр геологоразведочную партию под руководством молодого горного инженера Н. Н. Урванцева. Работа велась в очень суровых климатических условиях, без машин, ручными орудиями труда, при крайней нехватке одежды и продуктов питания. Кроме мощных угольных пластов геологи обнаружили значительные месторождения медно-никелевых руд.

Урванцев Николай Николаевич путешественник, географ и геолог-первооткрыватель, доктор геолого-минералогических наук, заслуженный деятель науки и техники России, исследователь Восточной Арктики. В 1918 году окончив Томский технологический институт, начал изучать недра Таймыра. За четыре года он открыл и исследовал Норильские месторождения медно-никелево-платиновых руд и угля, а также выполнил первую съёмку групп норильских озёр и рек. В 1930-е годы Н. Урванцев был репрессирован и доставлен в Норильск, в живых остался во многом благодаря директору Норильского комбината А. Завенягина, создавшему учёному сносные условия для жизни и работы. Вплоть до полной реабилитации в 1955 году он практически не выезжал из Норильска.

В 1938 – 1942 годах стройку комбината возглавлял крупнейший организатор А. П. Завенягин, имя которого носят комбинат, улица и одна из площадей Норильска. В комбинат входят около ста предприятий, учреждений и служб, и в первую очередь металлургические заводы, рудники, электростанции, автотранспортные предприятия, проектный институт, научно-исследовательский комплекс, вычислительный центр, железная дорога, порт в Дудинке, предприятие по изготовлению железобетона, цемента, кирпича и других строительных материалов.

Мы проехали большой горно-металлургический комбинат «Надежда». Ещё в 1977 году его строили финны. Рядом с медным заводом находится железнодорожный вокзал, именно там нас встретили спасатели МЧС. Справа по ходу виднеется гора Гудчиха, где располагался зенитно-ракетный дивизион, на котором я проходил службу в должности начальника расчёта приёмных устройств комплекса С-200. В памяти всё как будто это было недавно. Перед въездом в город фотографируемся на память. Василий Елагин здесь временно расстанётся с нами. Во-первых, у его московской фирмы юбилей, во-вторых, необходимо срочно отремонтировать цифровую видеокамеру, которая вышла внезапно из строя и не реагировала на внешние раздражители. Теперь со мной в машине водителем поедет Виталий Мазуркевич. Планируем Василия встретить в Тикси.

На небольшой скорости проехали через весь город и вышли на дорогу, ведущую в город Талнах. Про себя подумал: «Если кто-то двадцать лет назад сказал бы мне, на чём я позднее проеду по центральным улицам Норильска, я просто ни за что бы не поверил сказанному». Совсем недалеко высились горы Плато Путорана и река Валёк. Именно в этой реке водится рыба валёк. Сам я часто рыбачил в этих местах. Научное название рыбы переводится как «имеющий маску»: крупные выступы костей перед глазами создают впечатление, что на рыбу надета карнавальная маска. Форма тела – цилиндрическая. Длина 20 – 40 сантиметров, изредка 50 сантиметров при массе до двух килограммов.

Не доезжая реки Норилки, нас встретили представители военизированного горноспасательного отряда Виктор Архипов и Пётр Новиков на двух «Буранах». Они сами как-то узнали о нашем приезде и решили пригласить к себе в гости. База горноспасателей поразила всех тёплыми боксами, комфортабельными раздевалками, душами и баней. Ребята сразу освободили боксы для нашей техники. Местные радиолюбители, приехав из Норильска, принялись помогать в установке антенн и проверке радиоаппаратуры.

На улице всюду уже мела пурга, но на базе тепло и уютно. Приехал местный вице-мэр, встречу снимало телевидение. Спасатели с удовольствием рассказали о визите к ним накануне Владимира Путина, который, кроме осмотра промышленных объектов, спускался в шахту рудника «Октябрьский» на глубину 850 метров. Глубина некоторых шахт достигает до полутора километров. За несколько дней до приезда Президента сюда прибыла охрана, человек сто – молодые плечистые парни. Их задачей было обследование всех горизонтов в шахте, а во время спуска Президента – дежурство на этих самых горизонтах. Как раз дежурство под землёй далось им очень трудно, некоторых выводили оттуда под руки. Во-первых, страшно и необычно, а во-вторых, они почему-то подумали, что про них забыли.

Путин, как мы, наверное, помним из новостей, спустился в шахту успешно, поднялся тоже благополучно: никаких террористов на подземных горизонтах не оказалась.

Приём для нас в Талнахе был не менее тёплым, чем для Президента, а может быть, ещё теплее. Путину не ставили на стол два ведра варёной оленины и вкусной рыбы трёх сортов. Рассказов и всяческих историй было озвучено за столом множество. В классе подготовки, который нам выделили для отдыха, я обратил внимание на схему всех штолен и штреков. Их так много, что издали схема похожа на человеческие кровеносные сосуды. Совсем недалеко от базы находился дом, в котором раньше жил Василий Рыжков. Это была легендарная личность Таймыра, добрый и отзывчивый человек. Он исходил пешком и на лыжах весь Таймыр, а также участвовал в нескольких экспедициях на Северный полюс. А самое главное, он был по профессии горноспасатель и погиб при поисковых работах пропавших в тундре людей.

Вечером, набрав телефонный номер 17, услышал: «Таймырский центр по гидрометеорологии сообщает о фактической погоде на...». Узнаём, что завтра ожидается ухудшение погоды и метель. В районе Норильска среднегодовая температура минус 10,6 градуса. Безморозный период длится чуть больше 80 дней в году. Ветреная погода более 100 дней в году. В летние дни отмечалась порой высокая температура. Рекорды тепла зафиксированы в июле 1979-го (+31,9), 1991-го (+31,8) и 1994-го (+30,5). Старожилы утверждают, что на Таймыре тоже заметно потеплело.

Утро 22 апреля выдалось пасмурное, сильный ветер наметал высокие сугробы. Наши новые знакомые Виктор и Пётр вызвались проводить нас на озеро Пясино. За городом сразу ощутили силу начинающейся пурги. Линии горизонта не видно. Где кончаются уходящие вдаль снега и начинается небо, различить невозможно. Просто кажется, что воздух вдали постепенно уплотняется. Потом матовая непрозрачная белизна опустилась на нас. Подул упорный ветер. Сначала небольшой, но постоянный, ветер с каждым часом креп и превратился в ревущий поток, на который можно опереться спиной или грудью. Снег, как песок в пустыне, резал лицо. Машины скрывались в снежных вихрях. Через сорок километров пути поломка: лопнул диск на машине Чукова. Чтобы заварить сваркой лопнувшее место, сначала соединили последовательно аккумуляторы, затем четверо человек растянули палатку над местом ремонта, а Виталий и я забрались внутрь. Ветер с силой пытался вырвать палатку из рук. Сварка прошла успешно, но я пожёг глаза и подпалил пальцы рук. Видимости в пурге совсем никакой нет, и скоро машины потеряли друг друга из виду. Только благодаря надёжной и удобной связи нам удалось собраться всей колонной. До северной оконечности озера Пясино, где находится база космофизиков, добрались к вечеру вполне благополучно.

База космофизиков... Звучит конечно круто, но ничего «космофизического» здесь не было видно. Стоят несколько избушек, в одной из которых живёт сторож с подругой. Электричества нет, а в качестве освещения – керосиновая лампа. Расположились в одном из свободных домиков. Пытались разжечь печь, но только наглотались гари, видимо, дымоход давно не чистили. На улице бушевала пурга так, что ничего на расстоянии десяти метров не было видно. Достаточно было войти в это жильё, чтобы почувствовать себя далеко-далеко от пурги и сильного ветра. Что заставляет нас отказаться от удобств, что толкает в этот холодный, неустроенный край, где ещё властвует над человеком дикая природа, где почти каждый шаг требует упорства и борьбы?

Ветер подхватывал мелкий снег и нёс его по просторам тундры. Скорость ветра достигла более двадцати метров в секунду. При таком ужасном ветре воздух заполняется клубами снежной пыли, крутящейся в стремительном, воющем вихре, беспрепятственно несущейся по равнине тундры. Идти против такого ветра просто невозможно, ветер не даёт дышать и нормально двигаться. Сквозь белесую снежную мглу трудно что-либо разглядеть.

Встречая на своём пути малейшее препятствие, несущиеся массы снега опадают, ветер же, принося снега всё больше и больше, наметает над нашими машинами большие сугробы. В машины можно попасть, только хорошо поработав лопатой.

Ночь тянется как вечность. Поёт, злится пурга, насыпая высокие сугробы вокруг машин. А мы счастливы и оттого, что тепло, и оттого, что не нужно месить ногами снег, подставлять лицо беспощадному ветру. В этом краю извечно властвуют бури, от стужи цепенеют почва, камни и даже воздух. Зима длится около девяти месяцев, морозы доходят до пятидесяти градусов. Лесотундра как будто смирилась с суровым климатом, и всё же кажется, не живёт она, а мучается.

Утром 23 апреля определяюсь с координатами: 70 градусов 01 минута 44 секунды северной широты и 88 градусов 32 секунды восточной долготы. Пурга метёт с прежней силой. Вокруг всех вездеходов высокие сугробы, принимающие причудливые формы. Решаем дальнейший путь держать по реке Пясине на северо-восток. Откопав вездеходы, выезжаем на лёд реки. Небольшие торосы и заструги не замедляют скорости движения. По берегам на приличном расстоянии друг от друга стоят маленькие рыбацкие хуторки и отдельные избушки. Ширина этой реки более четырёхсот пятидесяти метров. Встречаются причаленные прямо к берегу баржи, занесённые снегом по самый мостик, но из трубы идёт дымок, значит, жизнь внутри есть. Редко появляется солнышко сквозь пелену облаков, и тогда белый пейзаж оживает яркими пятнами склонов, обращённых к солнцу. Талнахские ребята решили ещё немного проводить нас – до баржи, в которой есть солярка. Дело в том, что она, полностью груженная соляркой, села на мель и её просто списали. Этаким подарок аборигенам. Видимо, не первые мы заправляемся, так как обнаружили шланги рядом с ёмкостями. Обследовав груз на судне, обнаружил две огромные американские холодильные установки – совершенно не раскуроченные. Заправились топливом под завязку.

С Виктором и Петром простились на берегу озера Поленного, интересно, но на берегу растёт несколько маленьких лиственниц. Движемся со скоростью 25 километров в час. Водителям приходится хорошенько всматриваться в снежный рельеф, выбирая путь. Пурга тёплая, и её снег мелкий, липкий и мягкий. С ветром летит снег и съедает всю видимость. Притоки реки Пясины достигают трёхсот метров в ширину, основное русло с каждым пройденным десятком километров становится шире. В восемь часов вечера (до заката ещё два часа) дорогу почти не видно в сереньком «молоке». Вездеходы ведём, ориентируясь по очертаниям берегов реки и по системе GPS, в которую заложили точные координаты пристани Кресты. Примечательно, что количество поломок резко сократилось. Прокладываем курс по два-три километра от поворота до поворота реки. Приходится часто останавливаться и отбивать лёд от стеклоочистителя. Правое боковое окно навсегда заледенело из-за тёплого воздуха от близко

расположенной выхлопной трубы, которая поднимается выше крыши машины. Надёжно работает связь между машинами на частоте 145.500 мГц FM. В плотно летящем снеге еле просматриваются габаритные огни впереди едущей машины. Иногда кричу в микрофон: «Первый, чуть потише, а то не видим, где вы!» Видимость трудно определить в цифрах, потому что крутом всё белое, точнее – синее. Если попадаются чёрные мелкие предметы, то их видно метров за двадцать, а впереди в свете фар видны заструги метров за восемь. Помогает только стрелка навигатора с крупными цифрами скорости и дистанции до очередной точки. При подъезде к посёлку Кресты ширина реки более пятисот метров, а далее по карте более шестисот метров. Берега по-прежнему песчано-глинистые с высокими крутыми ярами. В песках иногда попадаются прослойки гальки и обломки бурого каменного угля. Подножия яров представляют собой мостовую из валунов, вымытых из песка и глины. Среди них появляется всё больше и больше гранитных пород.

Древний станок Кресты, пожалуй, самый старинный на Пясине, о чём свидетельствуют останки древнего обширного кладбища с целым лесом крестов, расположенного на высоком берегу при слиянии двух рек.

В посёлок въехали уже за полночь, одолев крутой подъём. Несколько домиков, видны какие-то локаторы и антенны. Экспедицию встречают Виктор – неопределённого возраста мужчина, Надежда – не то жена, не то соседка, и лохматый пёс. В доме у Надежды оказалась свободная комната, и нас пригласили туда. Хозяйка быстро нагрела на печке бак с водой для чая и ужина. Пурга так и не унимается. За разговором Виктор охарактеризовал Надежду как знаменитого местного охотника.

Выйдя утром на улицу, определил, что ветер дует с такой же силой, но поменял направление на девяносто градусов. Навозили на вездеходах Надежде воды с реки и угля с берега. Видимость очень плохая. Теперь наш путь на восток по реке Дудыпта. Раньше в посёлке Кресты, где осталось всего два жителя, располагалась ферма по выращиванию голубых песцов. Сейчас всё разрушено и использовано на дрова. На Таймыре во многих местах в своё время выращивали песцов, шкурки которых продавались за границей за валюту. В посёлке Усть-Порт был просто гигантский совхоз по их выращиванию. Там остались одни пустые клетки.

Верховья бассейна Дудыпты соседствуют с верховьями бассейна реки Хеты, и этим уже давно воспользовались русские землепроходцы, проложив, вероятно, ещё в XVI веке, а может быть, и раньше водный волоковый путь с Енисея в Хатангу. В начале его, на Енисее при устье Дудинки, был поставлен укреплённый Дудинский острог, а в конце, на Хете – селение Волочанка. Указанные названия упоминаются в ряде старинных документов ещё времён Мангазеи. Дело в том, что на опубликованной карте в 1612 году в Нидерландах, нижнее течение реки Пясины уже изображено, дано и её название.

Этим путём пытались воспользоваться даже в 30-х годах прошлого столетия, чтобы доставлять грузы из Дудинки на Хатангу по воде. С этой целью волок предполагалось шлюзовать, и он был детально обследован. Однако быстрое развитие грузовых перевозок Северным морским путём на Хатангу и Лену сделало проект шлюзования волока экономически нецелесообразным.

Ширина реки Дудыпты более пятисот метров. Прошли места впадения рек Кысыктах и Нефодия. Смотрю на карту, вокруг нас озёра с интересными названиями: Нёрёлёх, Сопкалах, Чогойдох, Гыргель, Сахыр-Кюэль. Проезжаем впадение рек Гусиха, Тундровая, Угарная, Бёрёлёх.

Внезапно увидели на высоком берегу избушку. Из избы вышли рыбаки и предложили попить чайку. Встретить людей в этом безлюдном районе всегда приятно, но очень хотелось добраться до посёлка Усть-Авам, чтобы не выйти из графика. Однако пришлось здесь задержаться на целый час, так как экипаж одного из вездеходов из-за белой мглы не заметил впереди трёхметровый отвесный обрыв и сверзнулся с него вместе с прицепом. В результате сломан фаркоп и соскочила шина. Могло быть и хуже.

Изредка на снегу встречаются бисерные цепочки следов лемминга. Яркое весеннее солнце выманивает его из темных подснежных коридоров, в которых он провел зиму. Можно увидеть на снегу и цепочки следов горностая, обрывающиеся у норок леммингов. Этот очень проворный хищник благодаря своему тонкому туловищу проникает в норки леммингов и настигает зверьков под снегом.

Ветру все труднее становится поднимать в воздух тучи снега, так как солнце, поднимающееся с каждым днем все выше, начинает так припекать поверхность снега, что даже и при десятиградусном морозе она начинает подтаивать. А к вечеру этот подтаявший слой смерзается в твердую корку наста. Таким образом, ветер не в силах поднять в воздух снежную пыль ни днем, когда снег с поверхности влажный, ни ночью, когда он покрыт ледяной корой. Но каждый год перед началом таяния снега всегда бывают очень сильные ветры. Эти сильные ветры очень благоприятны для первых поселенцев арктической тундры – куропаток, гусей, оленей, так как ветры оголяют от снега большие участки тундры и облегчают животным доступ к корму.

Сегодня был как раз такой ветер. Там, где на восточных склонах всю зиму лежал плотный слежавшийся снег, сейчас появились почти голые места. Процесс сдува плотного снега состоит не только в уносе мелких частиц снега, но также и в разрушении и разрыхлении плотной снеговой массы. Удары бесчисленного количества мелких кристалликов снега, гонимых ветром, медленно, но неуклонно делают свое дело. Они раздробляют плотный снег настолько, что ветер способен подхватить его и унести дальше, сделав из него новое орудие своей разрушительной работы. Поверхность снега после сильного ветра весной бывает изъедена и источена узкими и глубокими бороздами, вытянутыми в одном направлении. Местами видны большие заструги. Некоторые из них

имеют интересную форму. Нижняя часть выдута ветром, а верхняя свисает в виде тонкого и изогнутого козырька, конец которого касается земли.

Я долго ломал голову над вопросом, почему многие кустарники в тундре как бы подрезаны сверху искусным садовником. Их верхние ветки оканчиваются на одном уровне. Если какая-нибудь тонкая ветвь поднялась выше, то она, как правило, сухая и кора на ней ободрана. Теперь стало понятно, что этим «искусным садовником» являются ветер и снег. Те ветки, которые поднимаются весной над поверхностью снега, обречены на неминуемую гибель. Сильный морозный ветер высушивает их не хуже любого самума пустыни, а бомбардировка бесчисленным множеством снежных кристалликов отделяет кору и истачивает тонкую древесину. Поэтому многие ели в лесотундре, стоящие на открытых местах, имеют странную форму. Нижние ветви их, закрытые снегом, опустились до самой земли, образуя почти непроницаемый для ветра шатер. Выше ствол на некотором расстоянии почти лишен ветвей – они уничтожены снежными метелями.

К этим естественным шалахам как нельзя более подходит распространенное среди оленеводов название «куропаточий чум». Так в шутку выражаются в тех случаях, когда кому-либо приходится зимой ночевать под открытым небом. Тогда говорят, что ночь провели в «куропаточьем чуме». Еловыми шатрами пользуются также куропатки и зайцы для укрытия от непогоды – я часто находил здесь следы их пребывания.

На снегу много песка, принесённого ветром с отрогов плато Путорана. Встречаем ледяные глыбы, вышедшие из-под земли. С трудом в ночной темноте увидели огоньки Усть-Авама. Это довольно крупное поселение – более пятисот жителей. Здесь расположена школа-интернат. Пока мы все по очереди пытаемся забраться на крутой берег, к нам спустились трое заспанных местных жителей. Это были начальник интерната, милиционер и ещё кто-то. Их слова оказались довольно странными: «Разворачивайтесь и уезжайте за поворот реки, иначе от ваших машин ничего не останется». Однако это была не угроза, а забота. Дело в том, что пацаны из интерната испытывали необузданную страсть к заезжавшим в посёлок машинам и могли с какого-нибудь «Урала», даже на ходу, пальцами открутить подфарники. А что говорить об экзотических пневмовездеходах?!

В общем, мы не стали рисковать и поехали прочь от посёлка за поворот речки. Выбрали удобное место и без ужина легли спать внутри машин. По-прежнему мела пурга, было уже три часа ночи. Снимаю показания навигационного прибора: 71 градус 06 минут 44 секунды северной широты и 92 градуса 49 минут 19 секунд восточной долготы.

Утром Афанасий и Виталий поехали в посёлок, захватив с собой два «водила» от прицепов. Одно ещё подлежит ремонту, а другое надо сварить заново по образцу. Главный механик посёлка Александр помог найти подходящие трубы и дал задание сварщику дизельной помогать нам. Дизельная замечена снегом до верха ворот, и трое заснеженных людей орудуют лопатами.

Подошёл к нам на помощь электрик Григорий, и работа закипела. Ребята быстро нарезали и согнули трубы. Получилось надёжно и красиво. После того как поставили новые дышла на прицепы, двинулись по реке Авам на юг.

Как в стихах: «Мороз и солнце, день чудесный». Много озёр и проток. На редкость глубокий снег, как будто только что выпал. Машины идут с трудом. При этом стараемся идти по участкам, которые более освещаются за день солнцем, так как снег в этих местах плотнее.

Очень глубокий снег на реке и на озёрах. Иногда машины просто вязнут в снегу, а когда мы выходим из машин, то проваливаемся почти до пояса. Кругом много проток и озёр, поэтому трудно ориентироваться. Иногда на пути встречается пушистый снег, который скрывает все неровности, поэтому машины проваливаются в эти ловушки. Думаю: «А что будет, если в Хатанге к нам подсядут ещё два человека?» Справа, на юге, видны горы Путорана, как всё это знакомо и навеивает воспоминания. Плато Путорана – одно из красивейших мест российского Севера. Там есть и горные озёра, глубокие каньоны, водопады и стремительные реки. Плато чарует своей необыкновенной красотой. Особенно красивы озёра, похожие на фьорды. Например, озеро Лама длиной более сотни километров, а ширина доходит до трёх километров. А красоту долины водопадов, где я побывал, нужно только увидеть, описать трудно. Горы высотой более одного километра, но с плоскими вершинами, как будто их срезали ножом. Флора и фауна плато намного богаче, чем на севере полуострова. Среди плато Путорана расположена уже достаточно солидная горная тайга. В долинах рек и озёр, у подножия вершин растут разреженные таёжные леса из лиственницы, ели, берёзы, ивы, ольхи, рябины. Здесь царство ягодных кустарников: красной смородины, шиповника, малины, морошки, синеют целые заросли голубики. Это мог бы быть туристический рай международного масштаба, если бы не отдалённость от обжитых районов. Раньше туристы добирались и сюда, но теперь это очень дорого.

Вечером в очень красивом историческом месте становимся на отдых. Стоим на месте древнего волока из Пясины в Хету. Рядом озеро Баржовое, невдалеке озёра Богатырь, Амбарное, Чайкино, Мусея, река Тегенарка. Несмотря на конец апреля, мороз стоял 20 градусов. Установили радиотелефонную связь, и все желающие из этой безлюдной тундры смогли поговорить со своими родными. На закате солнца красиво, в розовом цвете, виднеются горы, до которых не более сорока километров.

Путь от Дудинки на Хатангу был проложен ещё во времена Мангазеи. Он шёл вдоль северной окраины Среднесибирского плоскогорья, по кромке лесной растительности. Дороги в обычном понимании здесь, конечно, нет, было только направление, по которому ездили от станка к станку. Станки – это привычные, наиболее удобные места зимних стоянок оленеводов и кочевников, где они вели торг с приезжающими русскими людьми. Места стоянок за столетия закрепились и получили названия или по местности – Медвежий

Яр, или по речкам – Самоедская, Усть-Авам, Рассоха, Новая, или по именам обитателей – Мироновское, Бархатово. Кругом тонкие лиственницы и мелкий кустарник.

Немного об истории этого волока. Ещё в 1643 году мангазейский воевода направил 10 стрельцов и 20 промышленников под руководством Сычёва в «неизведанный» край к востоку от Хатанги. От Туруханска В. Сычёв сплавился к низовьям Енисея, через озеро Пясино прошёл в Верхнюю Пясино, оттуда на Хету, а по ней и Хатанге спустился к Хатангскому заливу. Далее морем они достигли полуострова Хара-Тумус и сухопутным путём вышли на среднее течение Анабара. Летом 1648 года Сычёв обследовал неизученные места и обнаружил Оленёкский хребет, несколько притоков реки Анабар и реки Оленёк, завершив таким образом открытие Северо-Сибирской низменности.

Чуков поставил палатку, с которой прошёл вместе с Иваном Кужеливским из России в Канаду. Делаем рекламные фотографии для спонсоров в этом экзотическом месте. Вместе с Виталием ставим наконец-то чёрные усиленные пружины и полоски транспортёрных лент на колёса. Кругом глубокий снег. Ужин и «фронтальные сто граммов», настроение, конечно, поднялось. Ушла как-то усталость, но это ложное чувство, и все расходятся поспать немного: кто в палатку, а кто в машину.

Утром, проверив машины и крепления, трогаемся по пути древнего волока. Проходим озёра Баржевое и Гусея. Яркое солнце, и мороз 25 градусов.

По пути в Волочанку выехали к двум чумам, в которых жили энцы. Это самый малочисленный народ Таймыра. По переписи 1989 года их насчитывалось всего 209 человек, но они сумели сохранить свою самобытность. Даже на русском они разговаривают очень плохо. И, кстати, конструкция чума и нарты у них отличается от других народностей Таймыра. Их основное занятие – разведение оленей и рыболовство. Место обитания – граница тундры и лесотундры. В пищу употребляют свежее оленьё мясо, обмакивая куски в тёплую кровь. Зимой оленьё мясо рубают кусками (рубанина) или строгают ножом (строганина). Едят также сырую мороженую рыбу – сиг, чир, муксун, нельму. Впрок готовят юколу – рыбную муку, которую потом смешивают с рыбьим жиром. В качестве напитка заваривают бруснику. Из покупной муки, главным образом ржаной, готовят тонкие лепёшки. Их едят, обмакивая в рыбий жир.

В этих двух чумах жила одна семья. Рядом паслось небольшое стадо оленей – примерно голов двадцать. Самоназвание – эннэче – «человек». Название энцы в качестве официального было принято в 1930-е годы. Сейчас энцы «растворяются» среди ненцев и нганасан. Много смешанных браков, поэтому на энском языке разговаривают всего несколько человек.

Как и в прошлый раз, я посыпал соль на снег, и олени, это сразу почувствовав, принялись лизать снег. Для них соль самое приятное лакомство. Кстати, именно на этой любви к солёненькому и держится привязанность

северных оленей к людям. Правда, в основном животным приходится довольствоваться человеческой мочой, в которой присутствует соль. Тем не менее, этого достаточно, чтобы животные привыкали к своим хозяевам и таким образом считались домашними. Человеческая моча играет довольно важную роль в быту. Её, в частности, используют как дезинфицирующее средство и даже обмывают ею новорождённого, если роды произошли в тундре.

Вышли на реку Солояху. Снег в этом месте поплотнее, и скорость увеличилась. Встретили следы колонны машин «Уралов». Потом мы догнали их. Водители чумазы, как черти, может, и мы такие же. Начальник колонны Слава Сухотин рассказал, что идут они в Волочанку уже давно и везут продукты, пекарню и другое специальное оборудование. Общая загрузка на каждую машину более пяти тонн. По реке Летовой вышли на реку Хету и сразу увидели на высоком берегу посёлок Волочанку. Очень удивило наличие множества спутниковых антенн и канадских снегоходов по семь тысяч долларов. Местные жители ходят в хорошей цивилизованной одежде. Очень много детей. Они облепили вездеходы, изучая их изнутри и снаружи. Их катали на машинах и давали поговорить по радио. Заправившись топливом, тронулись дальше. На левом берегу видели брошенный посёлок, в котором жили военные. Судя по остаткам техники, здесь находилась тропосферная станция. До следующего крупного населённого пункта – Хатанги – более 400 километров. Баки в вездеходах полные, плюс бочка на двести литров. Продукты в достатке, то есть можно отправляться в путь. Да и погода просто звенела: ясно, морозно, безветренно. После пурги очень красивый снег. Наст на реке хороший и позволяет держать скорость почти сорок километров. Чуков часто держит высокую скорость, и мы за ним не успеваем. Стараемся беречь узлы и агрегаты, которые уже пошли в расход. На ночёвку остановились на реке под берегом, пройдя от Волочанки около сорока километров. Рядом с лагерем устье реки Боганиды. Ширина реки в этом месте почти четыреста метров. Коля поехал осмотреть окрестности и поохотиться, а все обустраивают место ночёвки. Разворачиваем антенну и пытаемся связаться, но получается не очень хорошо. Перед ужином Чуков готовит глинтвейн. В кипяток кидаем карамель, мёд, спирт. Эта жидкость придаёт силы и снимает усталость. На небе большая полная луна. Смотря на неё, представляешь, что на неё смотрят и мои дети где-то за тысячи километров отсюда.

27. 04. Утром долго чиним прицеп, ставим новые подшипники и пружины. Хета – красивая северная река, вот бы побывать тут летом. Снег плотный, и скорость сорок километров в час, идём прямо на восток. Удивительно, но поломок нет. По берегам встречаются рыбацкие домики с запасом горючего и прочего оборудования. Видимо, все сейчас готовятся к путине, а рыбы в этих местах очень много.

Вечером, когда искали место для ночёвки, заметили впереди тёмные точки. Это оказался молодой долганин на лыжах, а рядом его три собаки

тянули нарту с небольшим рюкзаком. Охотника звали Тимофей, и было ему семнадцать лет. Шёл он от дедушки, который жил за 80 километров от этого места. Узнав, что ему ещё долго идти, решили подвезти. Нарты привязали на крыше вездехода, собак, к их радости, разобрали по машинам. Скоро на берегу заметили легкий передвижной домик на полозьях, там жили родственники молодого охотника. Сам же Тимофей рассказал нам, что через несколько километров на высоком берегу небольшая избушка. Мы договорились, что рано утром Тимофей должен прийти к нам и доехать до посёлка Катырык, но «не вытерпела душа поэта»: покушав быстро у родни, он прибежал к нам сразу, попав на второй ужин. Паренёк оказался разговорчивым, вот только рассказы его оказались не совсем весёлые. Аборигенам из некоторых ещё оставшихся сёл сообщили, что из-за сложности снабжения людей будут переселять в так называемые укрупнённые посёлки. Такое на Севере уже было в 60-х годах: построили дома в крупных посёлках, свезли и согнали аборигенов, а те, потеряв родной угол, могилы предков, а вместе с этим и опору в жизни, стали спиваться и откровенно деградировать. И вот опять наступают на те же грабли, опять экономика главнее человека.

Впрочем, местное население и так практически вымирает, потому что резко снизилась рождаемость. По последним данным в округе проживает: долган – 5,3 тыс., ненцев – 3,1 тыс., нганасан – 800 человек, энцев – 209 человек. Тимофей, по его словам, ждёт не дожждётся, когда его заберут в армию. А ещё он рассказал о религии своего народа, которую он назвал Танара. Тимофей с интересом наблюдал за работой радиостанции и работой на компьютере. Связавшись с Москвой, передали последние вести для радиостанции «Маяк», где мы сейчас находимся и кого повстречали.

Находимся в таком месте, где плотный лес и кустарник. Далеко на севере, где мне довелось побывать, находится Северный Таймыр. По-эвенкийски «таймур» или «таймыр» означает «обильный, богатый», что относится, вероятно, к рыбным богатствам рек и озёр Таймыра Полуострову же это наименование было дано в 1843 году исследователем края А. Миддендорфом.

Северный Таймыр – это одна из немногих на территории России обширных областей, никогда не подвергавшихся в прошлом постоянному воздействию человека. Даже те древние обитатели Арктики, которые в далекие доисторические времена жили в землянках по берегам арктических морей и занимались охотой на морских зверей, оленей, белых медведей и птиц, а также рыболовством, даже и они не проникли на Таймыр, хотя и подошли к нему вплотную как с запада, так и с востока.

Не проникли сюда и более поздние народы, населившие тундру и приручившие дикого северного оленя. Да и трудно было сюда проникнуть. Поперек всего полуострова пролегает дикий пустынный горный хребет Бырранга со своими мрачными ущельями и склонами, заваленными хаотическими нагромождениями огромных угловатых камней. На 200

километров протянулось и встало преградой Таймырское озеро, в плавание по которому опасно пускаться в утлой ненецкой колданке – легкой лодке, которую ненцы летом всегда возят с собой.

Правда, озеро можно перейти весной по льду. Но тогда осенью нужно долго ждать его замерзания, а в это время наступает уже полярная ночь с ее пургой и сильными морозами. Да и после этого нужно пройти еще сотни километров, чтобы достигнуть пределов леса, где обычно и зимуют таймырские оленеводы.

Кроме того, пастбища Северного Таймыра настолько бедны кормами, что на них не прокормить крупные стада домашних оленей. Бедны эти пастбища и лишайниками. Лишь дикие олени, пасущиеся летом очень разрозненно, могут существовать на этих пастбищах. Но и они вынуждены уходить отсюда на зиму в более южные районы.

Самое же главное препятствие заключается в том, что на Северном Таймыре нет кустарникового топлива, которым, как известно, отапливает свои жилища почти все кочевое население тундры.

Таким образом, как бы самой природой северный Таймыр был превращен в естественный заповедник, где до сих пор сохранились десятки тысяч диких северных оленей.

Но не только оленями богат Таймыр. На лето сюда прилетают десятки тысяч черных казарок, гуменников, белолобых гусей, гаг, гагар, морянок. Здесь, на приволье, никем почти не тревожимые, проводят они лето, выводят птенцов, линяют, а окрепнув и умножив свои стаи, улетают на места зимовок. Масса куropаток, куликов, чаек, пуночек, подорожников, крачек, поморников прилетает ежегодно на Таймыр, и всем здесь хватает места и пищи.

Из птиц, населяющих летом арктическую тундру, нет ни одного вида, который оставался бы здесь на зиму. Все они отсюда улетают, и тундра на долгий срок превращается в пустыню. Некоторые из куликов совершают исключительно далекие перелеты. Кулик-дутьш из тундр Якутии и Таймыра летит вдоль морского побережья до Берингова пролива, а оттуда спускается на юг вдоль берегов Америки. Зимует этот небольшой куличок в тропической зоне Южной Америки. Таким образом, от Таймыра до зимовок этому кулику приходится преодолевать путь, длина которого превышает 15 тысяч километров!

Еще более огромный путь проделывает полярная крачка, или так называемая морская ласточка. Из тундр Чукотки и Якутии крачка летит вдоль морского берега на запад и спускается до южной оконечности Африки и даже Южной Америки. Таким образом, длина пролетного пути морской ласточки составляет около 30 тысяч километров в один конец.

Большой отрезок этого пути, занимающий все северное побережье Азии и Европы, крачки пролетают, почти не продвигаясь на юг. Между тем, достаточно было бы крачкам, населяющим север Якутии и Чукотку, двинуться

не на запад, а на восток, как для них вскоре же открылся бы прямой путь на юг вдоль берегов Тихого океана. Поэтому ученые-орнитологи и говорят, что полярная крачка еще не «открыла» ни Берингова пролива, ни Тихого океана.

Интересно, что во время перелетов полярная крачка держится все время на крыльях, и никому еще не удавалось наблюдать, чтобы она для отдыха садилась на воду, хотя плавать может. Впрочем, и в тундре летом крачки видны большей частью в полете над реками и озерами или сидящими на прибрежных камнях, но не на воде.

Некоторые кулики из северо-восточной Сибири улетают зимовать на Гавайские или Полинезийские острова. Этим куликам приходится преодолевать без отдыха путь над океаном в несколько тысяч километров.

Редкая экскурсия вдоль берегов Таймырских озер и рек не сопровождалась находками останков животных, существовавших здесь десятки и сотни тысячелетий назад и давно вымерших. Чаще всего встречались останки мамонта – в виде разрозненных частей скелета. Иногда это были лишь небольшие кусочки бивней. Без преувеличения можно сказать, что в тех местах, где грунт был покрыт растительностью (по берегам озер и рек), кости мамонта встречались немногим реже, чем кости диких северных оленей.

Это значит, что мамонт на севере был очень многочисленным зверем и держался, вероятно, стадами. Лишь с одних Новосибирских островов со времени их открытия было вывезено мамонтовой кости (бивни) от многих тысяч животных.

Но Новосибирские острова – это лишь ничтожный клочок суши, оставшийся от прежних времен. В течение ледникового периода, когда жили мамонты, море неоднократно отступало на север и освобождало широкую полосу суши. Так, например, после таяния льдов последнего большого оледенения суша на севере Сибири простиралась на 500 – 700 километров к северу от современной береговой линии. Она включала в себя Таймыр, Новосибирские острова и остров Врангеля.

Однако известно, что в ледниковый период в Европе и Сибири, кроме мамонтов, водились многие другие животные: волосатый носорог, мускусный бык, северный олень, лошадь, зубр, лось и др. Останки этих животных тоже попадают, но далеко не так часто, как мамонта, а цельные трупы не найдены ни разу. Говорят, что сохранению трупов мамонтов способствовала вечная мерзлота почвы. Это верно, но не совсем. Труп мамонта, упавший на мерзлую почву, недолго пролежал бы на ней. Четвероногие и пернатые хищники быстро оставили бы от этого трупа одни «рожки да ножки».

Мне много раз приходилось наблюдать, как труп северного оленя превращался за несколько суток в груды чисто обглоданных костей. Разделкой трупов в этих случаях занимались лишь песцы и чайки. А если к песцам прибавить таких хищников, как волки и росомахи, которые были современниками мамонта, то мог ли долго сохраниться труп этого гиганта на мерзлой почве? Ответ ясен –

этого быть не могло. А следовательно, гибель мамонтов, сохранившихся до нас в виде трупов и цельных скелетов, происходила в каких-то иных условиях, а не на мерзлом грунте.

Какие же это были условия? Прежде всего следует отметить, что мамонт был одним из самых крупных (если не самый крупный) среди наземных животных Севера. Обширная низменная тундра вскоре после таяния ледников была полна воды. Всюду бежали бурные мутные потоки. Огромное количество озер усеивало тундру. Большие массы рыхлых горных пород (пески, глины, илы) оттаивали за лето, образуя вязкие, зыбучие места. Такие же непроходимые, гиблые места возникали, вероятно, в поймах рек, где проходило отложение речных наносов. Наконец, были тогда в тундре заросшие и зарастающие озера с топкими берегами. Предполагают, что в таких трясинах, которые могли выдерживать более легких животных, и погибали грузные мамонты, погружаясь в них целиком и не будучи в состоянии выбраться. Гибель мамонтов могла происходить и во время разливов крупных рек. Те мамонты, которые погибали вблизи рек, могли со временем покрыться большими толщами речных наносов.

Наступала суровая зима. Она сковывала мерзлотой всю толщу наносов, в которой были заключены погибшие мамонты. На следующее лето вся толща могла и не оттаять, и таким образом труп мамонта оказывался закованным в ледяную броню на многие тысячелетия. Реки, размывая древние отложения, обнажают трупы мамонтов. Но лишь редкие из них попадают в наши музеи и научные институты. Большинство же не бывает замечено и в дальнейшем покрывается новыми речными наносами.

Можно не сомневаться в том, что в будущем еще много трупов и скелетов мамонтов будет найдено на просторах нашего Севера. Не исключено, что будут сделаны находки трупов и других крупных животных – современников мамонта. Более частые находки останков мамонта по сравнению с другими животными объясняются, вероятно, многочисленностью этих животных в ледниковый период.

На другой день погода установилась великолепная: солнце, мороз. Машины быстро движутся по руслу реки. В посёлке Кытырк распрощались с Тимофеем и заправились горючим. В этом населённом пункте проживают долганы. Долганы сформировались как этнос сравнительно недавно, путём смешения и слияния групп других народов – эвенков, якутов, энцев и русских.

И опять у нас попутчик. Одна из местных жительниц попросила довести её до Хатанги. После притока Маймечка река Хета уже довольно широкая. Правый берег высотой почти пятьдесят метров, и растёт густой лес. Видны следы оползней вместе с деревьями и кустарниками по склону. Виднелись глубокие овраги, размываемые ручьями и талой водой. Острова низкие, состоящие из песка. По дороге встретили колонну «Уралов» из фирмы «Дальрейс». Водители уже несколько дней в пути. Из разговоров выяснилось, что одного из водителей

я уже встречал в 1993 году в урочище Ары-Мас, в шестидесяти километрах от Хатанги. Уникальность урочища Ары-Мас в том, что там располагается самый северный лес в мире, этаким зелёный островок лиственниц в безбрежной тундре.

Посетили посёлок Хета, расположенный на правом берегу. Очень яркое солнце и морозно. Наш путь пересекает стадо северных оленей. В это время олени кочуют на север к морю, спасаясь от летнего гнуса.

Уже под вечер пересекли реку Котуй и прошли мимо села Кресты. Как всё тут знакомо! Мы с Чуковым перед экспедицией на Северный полюс проходили на лыжах по этой реке в 1993 году до посёлка Каяк. Там располагается небольшой шахтёрский посёлок, добывающий уголь для посёлка Хатанга. Река Котуй берёт своё начало в центре плато Путорана и течёт сначала на юг, а потом резко поворачивает на север и стремительно несётся через тайгу и горные ущелья.

В конце дня прибыли в Хатангу. Посёлок основан в 1626 году. В настоящее время здесь проживает около 5 тысяч человек. В своё время я побывал здесь пять раз. Ещё издали виднелось самое высокое здание – это гостиница. В ней же проживают лётчики местных авиаотрядов, а также располагается управление аэропорта. Машины оставили под присмотром около аэропорта, а сами, взяв самое необходимое, устраиваемся в гостиницу. В Хатанге ждут прилёта иностранцев с района Северного полюса. После наших марш-бросков через Таймыр приятно принять душ, посидеть с ребятами за рюмкой чая, да и просто полежать на белых простынях.



ПО СЛЕДАМ ЗНАМЕНИТЫХ ЗЕМЛЕПРОХОДЦЕВ



Утром 29 апреля решили подремонтировать машины и осмотреть оборудование. Всем хватило работы. Николай и Виталий ремонтировали рычаги рулевого управления и сваривали обод на прицепе. Илья занимался колёсами, а Афанасий чинил примусы. Я ходил в аэропорт и через давних знакомых достал запасные элементы для радиостанции. Конечно же, прошлись по посёлку и посмотрели, что изменилось. Впервые я побывал тут в 1978 году, когда служил в войсках противовоздушной обороны в городе Норильске.

На ужин решили пригласить давних друзей, работающих в Хатанге. Иван Кужеливский помогал мне на кухне. Мы приготовили жареную оленью печёнку, уху, жареную рыбу и прочие лакомства. Гостиница к вечеру наполнилась иностранцами, прилетевшими с полюса. В настоящее время в России есть несколько фирм, занимающихся организацией посещения Северного полюса. Программа обширная. На выбор: прыжки с парашютом, полёты на воздушных шарах, стокилометровый переход на лыжах по дрейфующим льдам, погружение с аквалангом под лёд и прочие приключения. Конечно, всё это очень дорого стоит, а точные сроки регулирует прогноз погоды. Забавно было смотреть, как иностранные туристы хвалились друг перед другом обмороженными щеками и носами.

Около гостиницы встретил директора музея Арктики и Антарктики Виктора Боярского и сфотографировался с ним на память. В период 1989 – 1990 г.г. он участвовал в международной трансантарктической экспедиции на собачьих упряжках. Пограничники пригласили всех нас в баню с хорошей парной. Весь вечер сплошные встречи, воспоминания, отдых и культурная программа. Иван Кужеливский при мне звонил домой в Томск, сегодня у его внука день рождения – один годик. Я, глядя на улицу в полузамёрзшее окно, вспомнил свой уютный дом. Но чем дальше мы уходим на восток, тем «ближе» приближаемся к дому.

* * *

Вечером долго и внимательно изучал карты всего северного побережья России. Причудливой формы заливы и острова, интересные названия.

Имя на карте – сколько может оно рассказать, одно только имя! На современной карте Арктики значится несколько тысяч именных названий, и едва ли не каждое достойно целого повествования. Здесь, разумеется, не идет речь о бесчисленных наименованиях типа «Бухта Зловещая», «Остров Тюлений», «Мыс Медвежий», «Пролив Опасный», хотя и тут можно вспомнить немало поучительных историй. Среди одних лишь крупных географических объектов в Ледовитом океане и на его берегах насчитываются десятки, и даже сотни всевозможных «Песчаных», «Скалистых», «Оленьих» и иже с ними! Но подавляющее большинство именных названий требуют пояснений.

Многие мысы, острова, проливы, заливы, ледники, горные вершины, подводные хребты, котловины и целые моря носят имена людей, прославленных

и почти никому не известных, наших современников и их далеких предшественников, промысловиков-охотников и великих исследователей, героев наших дней и сановников прошлого, многие из которых не только не внесли никакого вклада в освоение Арктики, но и яростно препятствовали прогрессу. Баренц и Беринг, Нансен и Амундсен, Дежнев и Челюскин, Ломоносов и Рusanов, Папанин и Визе – их мы знаем и помним со школьного детства, глубоко почитаем всю жизнь. Но вот в какой-то момент вдруг замечаем на обычной географической карте пролив Овцына, мыс Ласиниуса, бухту Прончищевой и встаем в тупик. Многие не в состоянии вспомнить, кто были эти, очевидно, весьма достойные люди, мы не «проходили» их в школе, их имена почему-то не попадались нам в книгах по истории и географии. Нам становится на мгновение совестно, но, увы, всего лишь на мгновение. А ведь эти имена – гордость России, давняя и горькая гордость, потому что их носители были среди самых первых исследователей Арктики и почти все они погибли во время своих изысканий на Крайнем Севере.

В 1733 году в Русской Арктике взяло начало грандиозное даже по нынешним меркам исследовательское предприятие, получившее название «Великая Северная экспедиция», в ходе которой были и беспримерные ледовые плавания, и сверхдальние пешие походы, и длительные зимовки. Задуманная еще при жизни Петра I, та экспедиция, руководимая датчанином на русской службе Витусом Берингом, была призвана обследовать и положить на географическую карту все побережье Северного Ледовитого океана, от устья Северной Двины на Белом море до реки Анадырь на Чукотке. Плюс к тому многочисленные острова в северной части Тихого океана, Камчатку, побережье Северной Америки и другие земли на абсолютно таинственном в ту пору Дальнем Востоке! Иными словами, предстояло как бы объединить все имеющиеся знания о природе и населении Арктического побережья Евразии, добытые по крупицам и ценой величайших жертв целыми поколениями российских первопроходцев.

Командное ядро экспедиции составляли выпускники Навигатской школы и Морской академии – Алексей Чириков, Василий Прончищев, Семён Челюскин и другие. Долог оказался путь огромного обоза с людьми, провиантом и снаряжением для будущих кораблей. Лишь через двадцать месяцев, в октябре 1734 года, показался впереди Якутский острог. Якутск никогда ещё не видел такого количества людей. Закипела работа. Из сплавного леса рубили избы для жилья, строили склады, судоверфь. Дело быстро продвигалось вперёд. В конце мая 1735 г. шестнадцативёсельный восемнадцатиметровый палубный одномачтовый бот, имеющий шесть пушек, был спущен на воду. Командиром бота «Иркутск» был назначен датчанин Питер Ласиниус. Вскоре рядом с ботом встал другой корабль – дубель-шлюп «Якутск» – под командованием лейтенанта Василия Прончищева. 29 июня 1735 года оба судна отправились вниз по Лене. Корабль Прончищева от устья Лены должен был повернуть на

запад и пройти к Енисею вокруг Таймыра, а Ласиниусу предписывалось идти на восток в Тихий океан.

В состав экспедиции входили несколько отрядов, действовавших каждый на своем участке побережья в течение нескольких лет подряд. В распоряжении изыскателей были небольшие, метров в двадцать длиной, парусно-весельные суда. По чистой воде да еще при попутном ветре они могли развивать «гигантскую» скорость – до шести узлов, то есть шести миль в час! Помимо основного «корабля науки», каждый отряд располагал ялботами, а проще сказать, обыкновенными гребными шлюпками, оснащенными парусом. На суше работы велись с помощью оленьих и собачьих упряжек, а то и просто «на своих двоих».

Ровно десять лет, с 1733 года по 1743 год, продолжалась та Великая экспедиция. Великая и мало кому известная! Поистине вселенская безвестность сопровождала это предприятие со дня организации экспедиции и еще многие десятилетия после ее окончания.

Проходила она в обстановке строжайшей секретности, и даже современники почти не ведали о ней. Эпоха была суровая: в России царствовала жестокая самодержица Анна Иоанновна, а властвовал могущественный временщик Бирон. За малейшую провинность людей подвергали наказаниям. Лейтенанта Дмитрия Овцына, например, три года пробивавшегося со своими матросами и солдатами от устья Оби к устью Енисея сквозь тяжелые льды Карского моря, ждала за доблесть и самоотверженность царская «награда»: арест и разжалование в матросы за связь с опальным князем Долгоруким. Тайная канцелярия не дремала даже в Арктике с ее беспросветной полярной ночью... Вероятно, с большой радостью уезжали талантливые флотские офицеры в неведомые края из постылой столицы с её беспутным императорским дворцом, взаимными доносами, пытками, полным пренебрежением государственными интересами.

Когда же Великая Северная экспедиция завершилась, словно какой-то злой рок начал преследовать ее! Результаты наблюдений бесследно исчезли в тайных архивах: может, были кем-то выкрадены, может, сгорели в городе Тобольске во время страшного пожара 1787 года. Так или иначе, мы знаем о деятельности экспедиции куда меньше, чем она заслуживает. Пожалуй, лучшим свидетельством скудости наших представлений о деяниях ее участников служит такой факт: до нашего времени дошли портретные изображения лишь двух человек – командора Беринга и многострадального лейтенанта Овцына. А сколько, интересно знать, их было? Кто были эти люди?

И тут тоже много неясного. Называют, скажем, цифру пятьсот восемьдесят человек, но рядом, в другом источнике, содержится уточнение: нет, их было около тысячи. Впрочем, в любом случае можно с уверенностью говорить о том, что в тридцатых-сороковых годах XVIII века на Крайний Север России явились несколько сот человек и пришли они сюда с главной

и святой целью: исследовать. Их задачей было пройти на судах, на нартах, пешком вдоль всего северного берега государства, обследовать берега морей, рек и озер, нанести их на карту, измерить расстояния на местности и морские глубины, провести разнообразные (как сказали бы мы сегодня, комплексные географические) наблюдения за природой совершенно неизученных краев, доставить властям подробные и достоверные сведения об «инородцах», населяющих Север России.

Капитаны, лейтенанты, мичманы, штурманы, подштурманы, лекари, лекарские ученики, боцманы, квартирмейстеры, канониры, трубачи, барабанщики, плотников и парусных дел мастера, матросы, солдаты, толмачи-переводчики, рудознатцы-геологи и, конечно, неперемные служители культа – священники – вот каков был персонал экспедиции, уходившей в Арктику два с половиной столетия тому назад.

Наивно было бы думать, будто эта военно-изыскательская армия уходила в поход, так сказать, стройными колоннами. Нет, долгий, многолетний и многотрудный, подчас мучительный маршрут преодолевал каждый из ее отрядов, прежде чем ему удавалось приступить к исследованиям. Около пяти тысяч человек обеспечивали транспортировку грузов, доставку продуктов и снаряжения к экспедиционным базам, а сколько еще людей строило, оснащало и спускало на воду суда!

Поразительно, отнюдь не самая просвещенная эпоха, не слишком процветающая страна, а как глубоко задумано, с какими далеко идущими последствиями было предпринято это дело! И предпринято на крайне скудной «материально-технической основе», если взять для начала хотя бы научное оборудование.

Что имелось в распоряжении русских арктических мореплавателей той поры? Лишь компас да морской квадрант для определения высот небесных светил, что позволяло узнать широту места. Но уже долготу, вторую составляющую географических координат, приходилось определять сложным и приближенным методом счисления, по направлению и скорости движения судна, ибо еще не был изобретен хронометр. А представьте себе, каково заниматься подобными расчетами среди льдов, в узких полыньях и разводах, при крайне переменчивых и опасных ветрах и совершенно неожиданных, непредсказуемых подводных течениях?

На судах имелись лоты для измерения глубин, заборные лаги – примитивные приборы, с помощью которых можно в первом приближении определить скорость движения судна. Числились среди научного оборудования и... обыкновенные веревки: их, туго натянув, клали на поверхность земли болотистой, каменистой, заснеженной, бугристой тундры либо на морской, речной, озерный лед – так измеряли расстояния на местности. Смекалка и опыт брали свое. Со временем наиболее сноровистые научились с высокой

точностью засекать пройденные версты по скорости равномерного бега доброй собачьей или оленьей упряжки.

Именно гидрографы первыми заглянули во все без исключения бухты и бухточки арктических морей, облазали, обшарили наиболее глухие уголки Северного побережья, соорудили на берегах материка и многочисленных полярных островов навигационные знаки для мореплавателей, для безопасности будущих навигаций, сделали детальную опись того, что увидели на море и на суше.

Но они свершили много больше, проводя широкие наблюдения за природой Арктики, морскими льдами, приливами, отливами, течениями, режимом рек и подметив при этом характерные черты жизненного уклада малых северных народностей. Один из командиров экспедиции Харитон Лаптев, например, всегда старался заимствовать наиболее полезное из векового опыта «инородцев». Он едва ли не силой заставлял людей своего отряда есть сырое мясо оленя, сырую рыбу-строганину, и это помогало бороться с губительной цингой, о которой еще долгое время почти ничего не знали, считая ее заразной болезнью.

Отправляясь в опасные плаванья по северным морям, полярные первопроходцы грузили на борт рубленые дома-избы и солидный запас дров. Они, конечно, прекрасно знали, что на берегах многих арктических островов, как и на побережье материка, нередко можно найти «выкидной лес»: плавник, выброшенные речными и морскими течениями стволы деревьев и бревна, принесенные с Большой земли, из устьев рек, впадающих в Ледовитый океан. Однако, как говорится, береженого Бог бережет! Плавник встречался далеко не везде, и доступен он был только летом, когда сходил снег, а этот период в Арктике чрезвычайно короток. Поэтому моряки брали с собою дерево, которое шло и на дрова, и на постройку временного жилища, и на ремонт ездовых нарт.

Грузились на судно и разнообразные съестные припасы: мука, горох, соленая и вяленая рыба, масло, сало, а также особым способом приготовленное кислое молоко. В него добавляли ягоду морошку, и получалось великолепное противочинготное средство. Меню разнообразили «дары природы», вот только доставались они отнюдь не даром, а в результате охоты, порой нелегкой, изнурительной. Тут были мясо морского зверя, его жир, который шел и на отопление, и на освещение жилища, свежая рыба, свежая оленина, яйца птиц и сама птица, в том числе и морская, чье мясо неприятно отдает рыбой.

Нередко тот или иной экспедиционный отряд попадал в опаснейшую переделку и люди оказывались совершенно без крова над головой. Однажды отряд Харитона Лаптева (он был двоюродным братом Дмитрия Лаптева, тоже участника Великой Северной), находясь в устье реки Хатанги, вынужден был обосноваться на длительный ночлег в яме, наспех вырубленной прямо

в мерзлом грунте. В течение нескольких суток люди согревались теплом собственных тел, тесно прижимаясь друг к другу.

Чем питались они в пешем походе? Сухарями, высушенным оленьим мясом, рыбой, крупой. Чай пили с сахаром-леденцом. На нартах обычно везли по несколько пудов продовольствия. Иногда, как значилось в одном экспедиционном отчете, в состав провианта входили, скажем, и «тридцать девять рюмок крепкой водки». Сильно выручала охота, люди жадно пили теплую кровь только что забитого оленя, лакомились тюленьей печенкой, смазывали раны и порезы жиром медведя, но, кроме того, у них имелись еще и восковые свечи, которые вставлялись в специальные «фонари».

Они мерзли, голодали, страдали от жажды, ибо в холодное время приходилось довольствоваться снегом и пресным льдом, а их далеко не всегда удавалось растопить на огне и превратить в желанную воду. Люди мучились от снежной слепоты – отраженные от белоснежной поверхности солнечные лучи больно ранили незащищенные глаза. Медленно двигаясь по заданному маршруту в течение долгого дня, изнуренные, промокшие, продрогшие, они мечтали лишь об одном: чтобы Господь послал им топлива для костра, пищи для людей, корма для всегда голодных и столь же измученных ездовых собак.

Они безнадежно терялись в монотонной, лишенной привычных ориентиров равнинной тундре, гибли в море, умирали от истощения, съев перед тем последнюю собаку, хоронили товарищей и при всем при этом работали, да как! Достаточно привести одну-единственную цифру: прославленный штурман Великой Северной экспедиции Семен Челюскин, впервые в 1742 году обогнувший по суше самый северный мыс Евразии (через сто лет названный его именем), преодолел во время последнего маршрута, длившегося почти полгода, около четырех тысяч километров. И в таких условиях российские полярные гидрографы жили и работали целых десять лет!

Рядовыми участниками походов и плаваний были подневольные неграмотные мастера-умельцы, способные в совершенно незнакомой, враждебной им тундре быстро поставить избу из плавника, разжечь на ветру, под тугими струями дождя, а чаще мокрого снега, спасительный костерок, подстрелить на лету птицу, схватиться один на один с матерым медведем, сшить ладную одежду из звериных шкур, сварить «суп из топора», словно лихой солдат из сказки! Неприхотливые, многотерпеливые люди, они могли подолгу сносить невероятные лишения, не брезговали сырой моржатиной или столь же малосъедобным мясом песка, шустрой полярной лисицы. С величайшим достоинством выдерживали они тяготы беспримерного маршрута вдоль арктических берегов России, и ни один из многих сотен этих людей не получил за все труды и страдания никаких наград!

Да что там нижние чины... Даже офицерам не было пожаловано ни званий, ни орденов. Вспомним того же Харитона Лаптева, очередной воинский чин капитан-лейтенанта был присвоен ему лишь через девять лет после его

возвращения с Крайнего Севера в Петербург. В 1743 году деятельность Великой Северной экспедиции была сначала приостановлена, а вскоре прекращена навсегда. Фамилии, лики, судьбы ее участников канули в безвестность... Только географическая карта запечатлела для нас, потомков, имена очень и очень немногих первооткрывателей Арктики.

Сами они никогда не называли в свою честь те острова, заливы, мысы, которые открывали и исследовали с такими потрясениями и жертвами. Они просто-напросто заглядывали в святцы и нарекали тот или иной объект именем Святого Павла, Андрея либо Самуила в зависимости от того, у какого святого был тогда «день рождения». Много позднее, десятилетия и даже столетия спустя, другие полярные скитальцы, верные памяти предшественников, восстанавливали историческую справедливость и на карте Арктики появлялись те самые имена, которые, к сожалению, далеко не каждому известны и сегодня. Так возродились фамилии офицеров Великой Северной экспедиции Минина и Стерлегова, Челюскина и Малыгина, братьев Лаптевых и супругов Прончищевых.

Партия лейтенанта Василия Прончищева вела топографическую съемку побережья между Енисеем и Леной. Впервые тогда удалось составить достоверную карту на редкость сложной и коварной дельты изобилующего протоками и мелями огромного устья Лены. Также впервые легли на лист бумаги очертания многочисленных островов и целых архипелагов близ побережья Восточного Таймыра. Во время вынужденной зимовки в устье реки Оленек Прончищев поддерживал самые сердечные отношения с местными жителями, о чем и докладывал капитан-командору, руководителю Великой Северной экспедиции Витусу Берингу: «По крайней силе и возможности поступал я с ними всякою ласкою и обнадеживал добротами».

Постоянные лишения и грозная цинга в сочетании с большим нервным напряжением приводили к гибели людей почти во всех отрядах. Один за другим умирали и начальники, и подчиненные.

Имена на карте – сама история, хотя, повторюсь, очень и очень неполная и не всегда объективная. Однако история продолжается, и карта, на которой, к счастью, есть еще немало безымянных мысов и бухт, островков и горных вершин, продолжает отражать страницы этой истории. А самыми яркими из них, безусловно, стали те, которые запечатлели эпоху освоения великой ледовой дороги – Северного морского пути.

30.04. Долгие сборы. Необходимо всё проверить, разложить и упаковать. Я успел побывать во всех магазинах посёлка и прикупить то, чего не достаёт. На главной улице стоит небольшой памятник: «Вечная слава советско-партийным работникам Хатангского района, погибшим от рук классового врага в 1932 году». Десять имён – всё районное руководство. От гостиницы вездеходы прошли мимо храма через весь посёлок и спустились на реку Хатангу. Прошли мимо ледяной дамбы, за которой находились все

местные корабли. Ледоход на реке очень сильный, и, для того чтобы укрыть корабли, с началом осени намораживают это защитное сооружение, которое само исчезнет с наступлением тепла. Солнце в дымке, и очень сильно пуржит. При такой плохой видимости сократили дистанцию и чаще ведём переговоры по радиии. Скорость 25 км/час. Снег идёт такой плотный, что дворники не успевают очищать стекло. Сильный ветер превращает налипший снег в лёд. Этим маршрутом я уже ходил в 1993 году в составе четырёх человек под руководством В. С. Чукова. Тогда мы, перед полетом в район Северного полюса, решили сходить в самый северный лес мира Ары-Мас.

Дорога сейчас тяжёлая, высокие снежные надувы, и плохая видимость. На двух машинах лопнуло по одной пружине. Пурга разыгралась, и ремонт требует дополнительных усилий. Прошли вдоль острова длиной в двадцать километров. К вечеру пурга понемногу стала стихать, и машины вышли на «зимник», вдоль которого кое-где были воткнуты в снег деревянные рейки. Именно по ним машины «Дальрейса» из Хатанги ориентируются в сильную пургу. Пройдя 150 километров, в 22 часа мы выехали на берег у села Новорыбное. Местные жители, в основном дети, с интересом трогали наши машины. Интересно, что в национальных одеждах никого не было видно. Нам предложили переночевать в детском садике. Детей там не было, так как завтра праздник и холодно в помещении. В комнатах чистота и порядок, застеленные кровати, горшочки в ряд, хорошая кухня. Одна из комнат была свободна, и мы расположились прямо на полу, расстелив свои спальные мешки. Как приятно после трудного перехода попить горячего чая, сколько хочешь. На удивление, к нам пришёл в гости единственный русский житель – Алексей. Он оказался моим земляком из города Ртищева Саратовской области. Парень служил в своё время в Чечне, и в их подразделении очень много ребят погибло. Когда Алексей вернулся из армии, не смог никуда устроиться: и в милиции, и в охранных фирмах психологи давали ему отказ. Плюнув на всё, он решил уехать к однополчанину в Новорыбное. По всей видимости, здесь ему пришлось по душе: бьёт оленей, тюленей, работает в котельной. Впрочем, через год-два думает вернуться на «материк». Он рассказал, что для того, чтобы получить «Буран» для охоты, нужно добыть более сотни оленей, а бочка бензина стоит пять тысяч рублей. Вот и получается, что охотник попадает в постоянные должники к предпринимателям. В селе Новорыбном в основном живут нганасане, это самый северный народ нашей страны, живущий в таймырской тундре, выше 72-й параллели. Подразделяются на западных (авамских) нганасан и восточных (вадеевских). Термин «нганасаны» образован от нганаса – «человек», самоназвание – ня – «товарищ». Основными занятиями населения издревле были охота, оленеводство и рыболовство. Вслед за стадами диких оленей охотники весной откочёвывают на север вглубь полуострова, а осенью поджидают животных у переправ через реки и озёра. Но нганасане бережно относятся к природе. Существует обычай, по

которому запрещается убивать самок зверей и птиц во время беременности и выхаживания детёнышей.

Алексей рассказал, что сейчас нганасане стараются сохранить свой язык, обычаи и культуру. И хотя своей письменности у нганасан нет, нганасанский язык преподают в школе. Уже сейчас существует риск, что нынешнее поколение через 20 лет может забыть свой родной язык. В селе на нганасанском языке говорят немногие, остальные стесняются звуков родной речи, поскольку живут в окружении долган. Самое грустное, что при этом молодёжь, разговаривающая только на русском языке, родным его не считает.

Ещё мы узнали, что для перекочёвки каждой семье требуется на менее 40 -50 домашних оленей. Нганасанские олени низкорослы, не очень сильные, но выносливы и способны быстро восстанавливаться после истощения. Традиционное жилище – чум. Размер его (от 3 до 5 метров в поперечнике) зависит от количества живущих людей (обычно 1 – 2 семьи).

Основу питания составляет оленьё мясо. Летом и осенью заготавливают оленину впрок. Длинные полосы вяленого мяса развешивают для просушки. Затем ленты режут на мелкие кусочки, смешивают с жиром и ещё вялят на разостланных шкурах. Зимой замораживают кровь и по мере надобности откалывают кубики для приготовления похлёбки. Сосудами для хранения жира служат снятая целиком шкура телёнка, пищевод и желудок оленя. Мясо, жир, рыбу нганасаны оставляют иногда осенью в тундре в ящиках из льда. Употребляют также мясо гусей, куропаток, песцов, зайцев, снежных баранов и птичьих яйца. Рыбу едят в сыром, замороженном и вяленом виде.

Праздничный день 1 Мая выдался на редкость солнечным и морозным. Утром принимали электронную почту. Как раз в этот день мэр города Энгельса Михаил Лысенко поздравил всю экспедицию с праздником. Решили не расслабляться и в 10.00 отправились в путь по-прежнему северным курсом по правому берегу Хатангского залива к морю Лаптевых. Вскоре пересекли устье реки Попигай. На высоком берегу обнаружили памятный знак на месте зимовки экспедиции Харитона Лаптева (1739 – 1742 гг.). Здесь сохранились остатки зимовочного дома, опять мы прикоснулись к истории освоения Севера.

На месте базы отряда Лаптева, в низовьях Хатанги, установлен единственный в стране памятник отважным мореплавателям. Он представляет собой красный металлический конусообразный буй высотой 5 метров с надписью: «Памяти первых гидрографов – открывателей полуострова Таймыр Харитона Лаптева, Семёна Челюскина и 45 их товарищей, зимовавших в 1739 – 1742 гг. в 200 метрах отсюда к югу. Поставлен этот знак Хатангской гидробазой к 50-летию Таймырского автономного округа 15 августа 1980 г.». Такая вот надпись на этом единственном в своём роде памятнике мореплавателям Великой Северной экспедиции. Неподалеку от буя-памятника, стоящего на двадцатиметровом береговом яру, угадываются контуры могил

с остатками срубленных в давние времена крестов. Здесь были похоронены умершие участники плавания «Якутска». Памятник хорошо виден с фарватера Хатанги.

Немного истории. Харитон Лаптев в 1734 году плывал мичманом в Балтийском море (под командой П. Дефремери) на фрегате «Митау», который был захвачен в плен французской эскадрой, нелегально участвовавшей на стороне польского короля Станислава Лещинского в войне против России. После размена пленными командир и все офицеры «Митау», в том числе и Х. П. Лаптев, были присуждены к смертной казни за сдачу корабля без боя неприятелю. Приговор не был приведен в исполнение, а через полтора года, когда выяснилось отсутствие вины осужденных, всем им были возвращены прежние чины. В 1737 году лейтенантом Х. Лаптев был назначен в Великую Северную экспедицию вместо умершего В. Прончищева для обследования берегов Сибири.

25 мая 1739 года Харитон Лаптев прибыл в Якутск. Дубель-шлюпка «Якутск» была уже готова к походу. Ее экипаж состоял из сорока пяти человек, почти все они были участниками плавания Прончищева. Окончательно приведя все в порядок, Харитон Лаптев 5 июня повел свое судно вниз по Лене, дощаники с провиантом отправились вместе с ним. И уже 21 июля «Якутск» направился на запад к Хатангской губе. Через неделю, 28 августа, Лаптев достиг восточного входа в пролив, отделяющий остров Бегичева от материка. Пролив был забит неподвижным льдом. Посланному на берег для описи геодезисту Чекину показалось, что лед прижат к берегу, замыкающему залив с запада; поэтому он принял пролив за открытую с востока бухту, а остров Бегичева – за полуостров.

Вскоре «Якутск» достиг устья и правого притока реки Хатанги, реки Блудной. Здесь отряд построил дом и остался на зиму. Для предохранения команды от заболевания цингой Лаптев ввел в ежедневную пищу свежую мороженую рыбу, благодаря чему в течение всей зимы не было ни одного случая заболевания цингой. Перезимовав на реке Хатанге, где близ речки Блудной моряки «Якутска» выстроили из плавника целый поселок, летом 1740 года Лаптев повторил попытку пройти морем в Енисей. Почти месяц ожидали исследователи у мыса Корга ухода от устья Хатанги. На береговом пляже моряки собирали крупные камни-валуны, загружая балластом днище трюма для увеличения устойчивости дубель-шлюпки. На вершине мыса Корга Лаптев приказал соорудить маяк. Когда, наконец, «Якутск» начал плавание от Хатанги на север, маяк на Корге пеленговался много раз, пока не скрылся из виду. Этот первый в Хатангском заливе навигационный знак не сохранился, а стоял он, вероятно, там же, где ныне построен электромаяк «Большая Корга Морская».

Хатанга вскрылась 15 июня, но из-за скопившегося в Хатангском заливе льда дубель-шлюпка смогла выйти из реки только 13 июля. Еще

месяц ушел на то, чтобы «Якутск» смог преодолеть льды в заливе и выйти в море. Переменившийся вскоре ветер стал нагонять лед, и дубель-шлюпку затерло. Ветер крепчал, лед все больше сжимал судно, появилась течь. Команда непрерывно вычерпывала воду и бревнами ограждала борта дубель-шлюпки от напора льда. Но это не спасло «Якутск». Сперва появилась течь, а потом, через несколько дней борьбы за спасение судна, стало ясно, что надо срочно всё выгружать на лёд и переходить на недалёкий берег. Вскоре льдом был выломан форштевень, а к утру 14 августа судно было в совершенно безнадежном состоянии. Лаптев приказал выгрузить на лед тяжелый груз, надеясь облегчить этим положение дубель-шлюпки: были сняты пушки, якоря, провиант и другие грузы, а затем, когда стало ясно, что судно спасти нельзя, его покинули и люди.

Через сутки, когда образовался достаточно прочный лед, Лаптев повел команду на берег. Люди несли на себе провиант; провиантом же были до предела нагружены нарты собачьей упряжки, имевшейся на дубель-шлюпке. Обогревшись у костра, усталые люди занялись постройкой землянки и переброской на берег грузов, оставшихся возле судна. Эта работа продолжалась до 31 августа. Покалеченный «Якутск» продержался на плаву недолго и с раздробленным форпиком и взломанным форштевнем прекратил борьбу, уйдя под воду вместе с частью выгруженного имущества.

До предела измотанным людям надо было тут же соорудить подобие юрт и долбить в мерзлоте землянки. Больше месяца бедовали люди, пока не кончился ледоход на реках и не сошла вода с низин. Отряд тащил с собой всё, на что хватало сил: больных, оружие, боезапас, приборы, записи и остальное имущество. И 15 октября прибыли на зимовку у реки Блудной.

Опыт плаваний Прончищева в 1736 году, а также собственные плавания Лаптева в 1739 и 1740 гг. убедили его в том, что пройти морем вдоль берега между устьями Пясины и Таймыры нельзя. Да к тому же и единственное судно отряда – «Якутск» – было потеряно. Оставалась одна возможность – выполнять описные работы с суши.

8 ноября 1740 году Лаптев устроил консилиум со своими подчиненными – Челюскиным, Чекиным и Медведевым. Консилиум, учтя все вышесказанное, решил проводить описные работы в зимнее время, хотя результаты их могли оказаться менее точными и полными.

Для выполнения описи с суши требовалось сравнительно немного людей. Лаптев оставил при себе Челюскина, Чекина, одного унтер-офицера, четырех солдат и плотника, а остальных двумя группами (одну – 15 февраля, другую – 10 апреля) послал на оленях в Дудинку на Енисее.

В те времена ещё не знали хронометров, секстанты не могли дать точных показаний. Примитивность огнестрельного оружия не гарантировала успешной охоты на медведя. Топливом служил случайно найденный кусок плавника. Спичек ещё не знали, и разжечь его просоленную сырую древесину

было целым делом. Отсутствовала связь. Не было ни медикаментов, ни специальных очков, и люди надолго выходили из строя, поражённые снежной слепотой. Но, главное, помимо здоровья, требовалась исключительная воля и настойчивость.

В устье Таймырской губы, в которую впадает река Таймыра, лежит остров Челюскина. Самая северная часть полуострова Таймыр, лежащая севернее залива Фаддея, называется полуостровом Челюскина.

Именно сюда 9 мая 1742 года вышел отряд Челюскина после трудного похода вдоль восточного берега Таймырского полуострова. Здесь находилась самая северная точка континента. Таким образом, потребовалось шесть лет – с 1736 по 1742 – упорной работы двух отрядов Великой Северной экспедиции, чтобы ценою многих жертв и лишений положить на карту весь Таймырский полуостров и найти его северную оконечность. А сейчас стоит здесь привезённый русским исследователем деревянный столб, как особый знак, символ человеческого мужества и героизма. Это прекрасная и лучшая память об этих отважных полярных исследователях. Так же на мысе Челюскин стоит каменный гурий, сложенный участниками экспедиции Амундсена на «Мод», проходившей здесь в 1919 году.

Так был закончен коллективный семилетний труд экспедиций Прончищева – Лаптева, называемый историками самой сложной и тяжёлой работой во всей истории Великой Северной экспедиции.

Из дальнейшей жизни Лаптева известно, что в 1758 году, будучи уже капитаном первого ранга, командовал большим кораблём на Балтийском море. 21 декабря 1763 года он скончался.

Семён Челюскин также остался на флоте. Известно, что Челюскин в 1745-1746 годах командовал придворной яхтой. О дальнейшей его жизни почти ничего неизвестно. Год смерти, как и год рождения смелого полярного исследователя, неизвестен.

Под высоким берегом снег очень плотный, и поэтому скорость приличная. Крутые берега высотой 30 – 40 метров смотрелись живописно. Что интересно, хорошо видны пласты каменного угля толщиной до двух метров. В полдень у Ильи сломалась ступица левого колеса, и его машина на полном ходу зарылась в снег. Такая поломка случалась уже не первый раз, и, анализируя её, пришли к выводу, что это – брак производства. Из-за поломки пришлось всем остановиться и использовать сварку. Соединив четыре аккумулятора, завариваем колесо. Погода отличная, морозно и нет ветра. Пока работала сварка, прогорел от сопротивления один из аккумуляторов: просмотрели. Однако, как говорится, голь на выдумки хитра: всем раздали жевательную резинку с просьбой хорошо её разжевать и этой массой залепили аккумулятор. Он ещё долго нам послужил.

Встретили местных жителей. Они ехали на «Буране» в сторону Хатанги. На санях ехали две женщины, одетые в красивую национальную одежду.

Справа по ходу – мыс Большая Корга, в переводе с местного – «каменистая береговая россыпь». Дошли в 17.00 до посёлка Сындаско, который в просторечии называют Угольный. Здесь действительно недалеко выходит трёхметровый пласт угля. Население в основном занимается рыбалкой. Все машины заправились литров по тридцать. Местные спрашивают водку, пытаются выменять на мясо или рыбу. Заправщик весь в солярке, но очень доволен, получив за работу бутылку спирта. Пока хорошая погода, рванули на мыс Косистый, до него 80 километров. Идём строго на север. По пути на мысу увидели два креста с фотографиями молодых парней. Видимо, погибли они одновременно летом на рыбалке. Кресты интересной формы, с вертикальными планками на второй перекладине. От мыса Кульча, проходя через бухту Кожевникова, встретили торосы различной высоты. Бухта названа именем капитана корпуса топографов Кожевникова М. Я., который первым описал это место в 1905 году.

В 21 час 10 минут вдаль показались строения и разбросанная по берегу техника – мыс Косистый. На этом южном мысе полуострова Хара-Тумус совсем недавно стоял крупный посёлок. Здесь раньше находились радиотехнический батальон, пункт радионаведения самолётов, радиолокационные станции дальнего обнаружения, аэродром, метеостанция и научная аппаратура. Именно по этому мысу ориентировались многие военные и гражданские самолёты в бескрайних просторах Арктики, где нет ориентиров. Но пришёл чей-то приказ, прилетели вертолёты и вывезли всех людей с этого места. Дома стоят пустые. Клуб с экраном для просмотра кинофильмов и с лозунгами советских времён о светлом будущем занесён снегом. Теперь в этом мёртвом посёлке всего один житель – якут Андрей. Он остался единственным владельцем и военной техники, и многочисленных дизелей, и огромного количества бочек с топливом. И он же смотритель кладбища, где последнее захоронение датировано 1978 годом. Располагаемся по приглашению Андрея в его доме. Но до ужина решили заменить вышедшие из строя узлы вездеходов (подшипники, пружины, амортизаторы). И несмотря на то, что был праздничный день, все от усталости повалились спать там, где нашли место. Перед сном я побродил по «улицам» посёлка. На берегу обнаружил большие насосы и разборный трубопровод. Эта техника применялась в тех случаях, когда ледовая обстановка не позволяла подойти кораблям близко к берегу. Тогда по льду прокладывали трубопровод до корабля и насосы перекачивали топливо в ёмкости на берег. Тут же находились ёмкости с дизельным топливом. На берегу стояли, готовые к отправке, несколько дизельных станций, но корабля за ними уже никогда не будет.

На следующий день, 2 мая, простившись с Андреем, продолжили путь на север. Пройдя весь залив Кожевникова, мы вышли на узкую часть полуострова Хара-Тумус, в переводе с якутского – «Чёрный мыс». Назван так из-за отсутствия корма для оленей. Вокруг небольшие возвышенности по 50 –

60 метров. И вот спускаемся на лёд бухты Нордвик. Название этой бухты дал в 1739 году Харитон Лаптев, в переводе с норвежского – «Северный залив». Слева продолжается коса полуострова, справа торосы, занесённые снегом. По карте населенные пункты Нордвика – Угольная и Солерудник, но в наличии ничего не осталось.

Путешествуя по морю и промышляя на островах, якутский мещанин Николай Семенович Бельков оказал существенное содействие экспедициям М. Геденштрома и П. Ф. Анжу и принимал участие в их работе. В 1804 году они открыли месторождение каменной соли и выход нефти на полуострове Юрунг-Тумус, расположенном между бухтой Нордвик и Хатангским заливом, к западу от устья р. Анабар. Это единственное известное до сих пор место в этом районе, где соль и нефть, залегающие совместно, выходят на поверхность земли. В 1905 году это место посетила экспедиция Российской Академии наук. Через несколько лет на Соляной сопке побывал Бегичев. Были обнаружены выходы жидкой нефти. В 1933 г. создаётся Нордвикская нефтяная экспедиция, руководство которой поручается Н. Н. Урванцеву. Поисковый отряд, изучая сопку Тустах, обнаруживает на склоне оврага, названного впоследствии Нефтяной Лог, выход жидкой нефти. Таким образом анабарская нефть через 129 лет открывается вторично. В это время появились небольшие посёлки поисковиков и рабочих: в бухте Кожевникова, на реке Тигян, в заливе Синдаско, Нордвик-Угольная. План разведочно-эксплуатационных работ расширился. Дело шло к тому, чтобы создать здесь действующие нефтяные промыслы, и шёл разговор о проектировании нефтепровода от Кожевниково до Енисея. Но потом месторождение было законсервировано. Так что нордвикская нефть пока ждёт своей очереди.

Наша ближайшая цель – остров Большой Бегичев. Меня всегда восхищали своими подвигами русский землепроходец, человек-легенда Никифор Бегичев, или Улахан (Большой) Анцифор, так называли его местные жители. К острову подходим с юга, пересекая Восточный пролив. Высокие торосы заставляют внимательнее выбирать маршрут, оберегая технику от сильных ударов. И все же вышли из строя два амортизатора и потребовалась сварка. В 19.30 вышли на берег острова.

Вспоминаю кое-что об открытии этого острова. Бывший боцман знаменитой яхты «Заря» Русской полярной экспедиции Никифор Бегичев, с 1906 года поселившийся на Таймыре, во время своих промысловых и поисковых походов по неизвестным местам в 1908 – 1921 гг. открыл несколько рек и островов. В апреле 1908 года как-то в одну из своих поездок по тундре он услышал рассказ о «заклятом» острове, который населяла «нечистая сила» и не пускала туда людей. Бегичев решил во что бы то ни стало побывать на таинственном острове. Осуществить это желание ему удалось лишь в 1908 г. С высокого берега мыса Пакса он увидел очертания неизвестной земли. Бегичев не только заснял его компасной съёмкой, измеряя расстояния шагомером,

но и составил карту открытого острова. Много испытаний выпало на долю добровольных исследователей во время этого похода, длившегося более месяца. Бегичев совершил поездку по льду на небольшой островок Преображенья, лежащий к северу от открытого им острова. Этот островок был открыт в 1739 году русскими моряками, участниками отряда экспедиции, возглавляемого лейтенантом Харитоном Лаптевым. На восточном берегу открытого им острова путешественники обнаружили развалины старинного зимовья. Бегичев нашёл топоры, алебарды, кремневые ружья и шахматные фигуры, сделанные из мамонтовой кости. В числе находок было и четыре экземпляра карманных солнечных часов, компасы, большое количество серебряных денег, а также предметы, предназначенные для меновой торговли – ножи, медная посуда. Эти находки свидетельствуют о том, что поморские мореходы XVII столетия прекрасно знали пути вдоль берегов Сибири: открыли для мореплавания море Лаптевых и обогнули мыс Челюскин за сто с лишним лет до Великой Северной экспедиции. История не сохранила нам описаний плаваний древних мореходов Севера. Карту открытых островов Бегичев передал в 1909 г. начальнику Главного гидрографического управления А. И. Вилькищкому.

Кстати, характерная особенность южного побережья острова Большой Бегичев – булгунняхи, то есть пирамиды высотой 3-4 метра. Как нам объяснил Слава Государев, это вечная мерзлота выдавливает наверх глину и песок, образуя такие странные сооружения. «Инъекционные льды», которые формируются из подземных вод под значительным напором. Часто эти льды образуют на поверхности крупные бугры пучения. Возникает ощущение, что эти пирамиды искусственного происхождения, будто это разработки полезных ископаемых.

Пройдя вдоль берега, увидели избушку. Зайдя внутрь, удивились чистоте и порядку. В доме аккуратно прибрано, а печь была ещё тёплая. Решили переночевать прямо в доме. Собрав на берегу плавник, заготовили топливо для печки. Рядом с избой ещё строение, где хранились различные запчасти, продукты, оружие, боеприпасы, капканы и всякие нужные для жизни вещи. Дом протопили так, что разделись до нижнего белья. Горячая каша, струганина, «наркомовские» сто граммов – вот это жизнь! Крепкого чая заварил две большие кастрюли, чтобы попить вволю. По следам от «Бурана» определили, что хозяин уехал недавно в ту сторону, откуда мы пришли. Погода хорошая, морозно, и на севере красивый закат. Скоро солнце вообще заходить не будет. Остров Большой Бегичев площадью 1,8 тысяч квадратных километров и высотой до 200 метров.

Утром долго собирались, так как встали позже, чем надо. Для хозяина оставили подарки – всякие сладости, которых тут нет. Афанасий оставил журнал «Северные просторы», где мы все расписались, а так же наклейки нашей экспедиции. Пройдя вдоль острова километров двадцать, вышли на мыс Медвежий с координатами 74 градуса 4 минуты северной широты

и 112 градусов 42 минуты восточной долготы. Мыс назван так в 1933 году участниками научной экспедиции из-за большого количества медведей. Отсюда нам нужно идти на юг и пересечь при этом Восточный пролив. Наша цель – мыс Пакса полуострова Нордвик. Встретили на пути высокие торосы. Первое впечатление, что здесь невозможно проехать. Машины показывают себя хорошо, скорость 5 – 7 км/час. Пружины и амортизаторы работают на полный ход сжатия. Стараемся выбирать путь полегче, но кругом ледяной хаос. Острыми краями льдин перебили на двух машинах топливные шланги. Это была недоработка конструкции. Оценив всё, решили спрятать шланги внутрь машин. Так что доработка машин идёт прямо на маршруте. Места совершенно безлюдные, но вот песцовых и медвежьих следов много. Вдали за торосами появился берег. У самого мыса торошение до 5-6 метров высотой. Здесь давит мощь моря Лаптевых. В этом месте величина приливов и отливов колеблется в пределах трёх с половиной метров. Температура воды в это время достигает минус полтора градуса. Только в Хатангском заливе размах приливных колебаний уровня превышает два метра. Приливная волна, пришедшая в залив, распространяется почти на 500 километров вверх по реке Хатанге. Это один из редких случаев столь глубокого проникновения прилива в реку.

Мыс Пакса похож на нос авианосца, рассекающего льды. Высота этого мыса, сложенного из серых скалистых пород, около 60 метров. На самом верху остатки радиомачты и небольшой домик за колючей проволокой. Что это, выяснять не было времени. За мысом вдоль берега идут отвесные двадцатиметровые скалы со снежными козырьками. Под ними следы недавних обвалов. Однако, добросовестно выполняя научную программу экспедиции, пришлось подойти вплотную к скалам, чтобы исследовать породу и сделать необходимые фотографии. Наука, как и искусство, требует жертв. Двигаемся между отвесными скалами и торосами моря Лаптевых. Машина Никульшина провалилась в трещину, скрытую снегом. Для того чтобы вытащить вездеход, пришлось отцеплять прицеп и частично разгружать машину. Как только торосы стали поменьше, решили выйти на лёд Анабарского залива. В залив впадает река Анабар, в переводе на русский означает «что это?». К вечеру, преодолев Анабарскую губу, экспедиция достигла противоположного берега и встала на ночлег рядом с природной ледяной скульптурой, напоминающей троянского коня. Мороз почти 30 градусов, да ещё с ветерком. Это уже территория республики Саха – Якутии. Солнце уже не заходит за горизонт. Наступил на этой широте полярный день. Красный свет от светила падает на тридцатиметровые скалы, окрашивая их в розовый цвет. Пока готовился ужин, занялись ремонтом машин, помогая друг другу. Спать решили прямо в машинах.

Утром 4 мая по карте определили, что вдоль берега проходит возвышенность – кряж Прончищева. Холодно: минус 26 градусов. Ремонтники машину Ильи, у него вышел из строя задний мост. На остальной

технике подтягивали болты, лучше закрепляли буксируемое имущество. Берег, вдоль которого мы идём, высокий, встречаются галечные косы, заваленные плавником. На берегу дважды наблюдали деревянные кресты, но непонятно, могилы это или древние указательные знаки. В 13.30 в небольшом заливе обнаружили остатки двух деревянных кораблей. Из-под снега видны борта, деревянные кнехты, штурвал, остатки мачт. При осмотре Иван Кужеливский провалился в занесённый снегом трюм, но обошлось без происшествий. На память я выдернул из борта корабля кованый гвоздь. Что за суда, так и осталось неизвестным. Лёд на берегу и подтаявший берег создают иногда просто фантастические неземные пейзажи. Прибрежный снег и лёд покрыты песком, результат сильных ветров от берега в сторону моря. Едем по твёрдому снегу между старыми торосами и обрывом, как по асфальту. Иногда останавливаемся и осматриваем лёд вечной мерзлоты толщиной в десятки метров. И тут тоже наблюдаем булгунихи – песчаные пирамиды природного происхождения. На небе полосы высокой облачности от горизонта до горизонта, это характерно для Севера. В одном из обрывов берега наблюдали пласт древнего леса, находившегося прямо в древней мерзлоте. Резко испортилась погода, запуржило, видимость сразу упала до 30 метров. Сократили дистанцию до 30 метров, ориентируемся по навигационной системе GPS.

Наша цель – полярная станция Терпей-Тумса или то, что от неё осталось. Прошли маяк Мамонтов Клык. Внезапно сквозь белую пелену вдруг увидели ветряк, потом метеоплощадку и дом заброшенной полярной станции без крыши. В 200 метрах ещё один домик, вполне пригодный для ночёвки. В доме есть помещения для кухни и столовой, а также большая комната с нарами и хорошей металлической печкой. В окно видно, что пурга усилилась и нет никакой видимости.

Сегодня 5 мая, Пасха. Во время завтрака каждому преподнёс варёное крашеное куриное яичко. Яйца я купил и приготовил ещё в Хатанге. Зажгли свечки, которые нам дал батюшка в Хатанге, благословляя нашу экспедицию. Пересекли ещё один часовой пояс, теперь разница с Москвой 6 часов. Пасмурно, идёт снег, и заметно потеплело. Рядом с домом, под снегом, обнаружили бочки с соляжкой. Заправили все машины. После того, как спустились на лед Оленёцкого залива, произошла поломка у Николая: развалился подшипник. Опять потребовалась сварка. Видимость плохая, так что проезжая мимо острова Орто-Ары и острова Сапхай, не видели их. Напротив устья реки Чайдах-Юрях у Ильи сломалась ступица колеса, и опять потребовались аккумуляторы со всех машин для сварки. Помогая сварочным работам, я случайно задел рукой горячую спираль сопротивления и получил сильный ожог. Даже палёным мясом запахло. Через разрывы облаков появилось солнце, ветер стих, снег прекратился. Для нас чем холоднее, тем лучше, ведь сейчас совсем не нужно ранней весны.

Определив, что торосы стали меньше, решили двигаться через залив напрямик на устье реки Оленёк. Скорость заметно увеличилась, но стараемся обходить высокие торосы, оберегая вездеходы и прицепы от ударов. К вечеру прибыли в Усть-Оленёк, стоящий на правом высоком берегу реки. В посёлке ещё в прошлом году жило сто человек, теперь осталось двадцать. Живут в полуразрушенном посёлке якуты и эвенки. При этом ни магазина, ни медпункта. На протяжении целого года население живёт исключительно рыбной ловлей и охотой. Здесь прекращается хождение рубля. Сделки совершаются на основе равноценного обмена: рыбу и оленину меняют на горючее и патроны. Решили расположиться на отдых на метеостанции, где, как выяснилось, работает всего лишь один человек, которого зовут Миша. Как потом узнали, ему через каждые три часа необходимо было выходить на метеоплощадку, снимать показания приборов и передавать данные о погоде в Тикси по радиии. Круглосуточно! Без выходных! На полярной станции, где когда-то работало много людей, много пустующих помещений, очень большая библиотека (раньше каждую навигацию сюда привозили книги ящиками). В кают-компаниях на полу – огромные бивни и позвонки мамонта. Говорят, что этого добра тут много.

В разговоре Михаил рассказал много интересного о быте и жизни местных жителей. Местные называют себя «орочон» – от реки Орон или от орон – «олень». Основные занятия – охота и рыбалка. Рыболовство носит сезонный характер. Питаются эвенки мясом диких животных и рыбой. Предпочитают варёное мясо с бульоном, обжаренные на рожнях мясо и рыбу, толчёное вяленое мясо, заваренное кипятком и смешанное с голубикой, густой мясной суп с кровью, варёную рыбу, растёртую с сырой икрой.

Традиционные верования, культ предков сохранились до сих пор. Вселенная, согласно этим представлениям, существует в виде семи миров: трёх небесных (Угу бура), Среднего мира – земли (Дулин Буга) и трёх подземных (Хэргу Буга), объединённых центральным столбом. Небесный свод воображают землёй Верхнего мира, где пасутся стада оленей. Вход в Верхний мир указывала Полярная звезда, а Нижний – расщелины, пещеры, водовороты.

Совсем недалеко от станции находится могила русского путешественника Василия Прончищева и его жены Марии Прончищевой. На могиле большой чугунный крест, хотя старый деревянный, покосившись, стоит рядом. Удивляет множество табличек различных экспедиций, побывавших здесь. Раньше они были прикреплены к деревянному кресту, от которых он развалился. Очень грустно смотреть на это. Ведь такое историческое место.

Эти отряды исследователей изучали, описывали и наносили на карту северные и восточные районы Российской империи. Это была эпоха знаменитых географических открытий: ежегодно к империи «прибавлялись» всё новые и новые острова и земли, о которых не подозревали. И чаще всего

эти открытые земли путешественники называли в честь святых или названием того дня, в который впервые увидели неизвестный географический объект. И уже спустя столетия эти острова и проливы обрели имена первооткрывателей. Это были действительно отчаянные люди.

Имена мужественных исследователей побережья Северного Ледовитого океана Василия Прончищева, Харитона Прокофьевича Лаптева и Семена Ивановича Челюскина широко популярны в нашем народе. Эту популярность они заслужили своим упорным многолетним трудом, затраченным на изучение одного из самых суровых районов русского Заполярья.

Весна 1735 года прошла в деятельной подготовке к плаванию. К концу июня все работы были завершены, и дубель-шлюпка «Якутск» отправилась в путь. Одновременно с нею вышел бот «Иркутск»; на борту его находится отряд, которому предстояло произвести опись побережья к востоку от Лены. Вместе с морскими судами шли дощаники с дополнительным запасом провианта. Отряд Прончищева состоял из пятидесяти человек, кроме матросов в него входил подштурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин, подлекарь и иеромонах.

Особенно выделялся Семен Иванович Челюскин – опытный моряк, прекрасный штурман, пытливый исследователь. Биографические сведения о нем необычайно скудны. Известно лишь, что 26 февраля 1728 года Челюскин был определен в подштурмана, а пять лет спустя, 17 апреля 1733 года – в штурмана. Глубокие познания Челюскина в морском деле, по-видимому, и явились причиной назначения его в начале 1733 г. в Великую Северную экспедицию. С первых дней формирования отряда Челюскин был ближайшим помощником Василия Прончищева.

Суда благополучно спустились по Лене и 2 августа достигли острова Столб, от которого начинается Ленская дельта. Отсюда на восток, север и запад расходятся протоки. Прончищеву выгоднее всего было пройти Крестьяцкой протокой, которая вела на запад, но поиски фарватера в ней из-за спада воды не увенчались успехом, поэтому он решил вести дубель-шлюпку Быковской протокой на юго-восток. 7 августа судно стало на якорь в устье этой протоки, ожидая благоприятного ветра.

Здесь провиант и прочие припасы были перегружены с дощаников на «Якутск». На шестые сутки погода улучшилась и Прончищев повел судно в обход Ленской дельты. Встретившийся на пути мелкобитный лед не препятствовал плаванию, однако обход всей дельты Лены от ее юго-восточной части до юго-западной значительно удлинил путь и потребовал довольно много времени. Но плавание это не осталось бесследным для науки: съемка, выполненная Прончищевым, позволила положить на карту Ленскую дельту в ее истинных очертаниях.

Когда «Якутск» заканчивал обход дельты, погода резко ухудшилась: наступили морозы, пошел снег. Такелаж обледенел. Но несмотря на это

Прончищев повел дубель-шлюпку вдоль берега на запад и 25 августа подошел к устью Оленека. Видя, что наступает зима, Прончищев решил зимовать; к этому его вынуждало и то обстоятельство, что в корпусе судна открылась довольно сильная течь.

После промера глубин в протоках дельты Оленека Прончищев ввел судно в реку и направился к небольшому селению Усть-Оленек, находящемуся и ныне на правом берегу реки, в том месте, где она разветвляется на протоки.

В августе 1736 года судно «Якутск» под командованием лейтенанта Прончищева после тяжёлой зимовки в устье реки Оленёк вышло в море. На судне было 50 человек. Для такого количества людей дубель-шлюпка была более чем скромных размеров: длина 21 метр, ширина 4,6 и осадка 2 метра. Люди отправлялись не на прогулку, а в длительное плавание в места дикие и безлюдные. Полагалось взять многомесячный запас продуктов, бочки с пресной водой, одежду, парусину и запасные паруса, две шлюпки, лесоматериалы, паклю, смолу, инструмент для кузнечного и плотницкого ремонта, бочки и котлы, боезапас для пушек и ружей, медикаменты, навигационные инструменты, личные вещи, бумагу для карт и записей, канцелярию и, конечно, запас всевозможных подарков для местных жителей. Невозможно представить себе, как складывалась жизнь и быт на дубель-шлюпке.

Судно, теснимое со всех сторон льдами, двигалось на запад и достигло Хатангской губы. Сплошные льды широким припаем лежали у берега. «Якутск» повернул к северу и, едва пробиваясь сквозь льды в узкой полосе воды, с трудом продвигался вперёд. Люди, выбиваясь из сил, боролись со льдами, обкалывая их массивными пешнями или отталкивая шестами.

Героическая попытка удалась, и Прончищев довёл судно до 77 градусов 29 минут северной широты. Это было первое плавание в столь высоких широтах Арктики. Только известный шведский мореплаватель Норденшельд в 1878 году, то есть спустя 142 года, сумел пройти на несколько минут севернее. Тяжёлая зимовка, чрезмерное нервное и физическое напряжение, отсутствие свежих продуктов и противочинготных средств сказались на здоровье экипажа: появилась цинга. Заболел и сам командир. Цинга – это экзотическое для нас заболевание, обусловленное недостатком в организме витаминов. Характеризуется слабостью, сильными мышечно-суставными болями, кровоточивостью дёсен, выпадением зубов и другими признаками.

Сильный северный ветер нагонял льды, вместе с ними двигалось и судно к югу в сплошном густом тумане. Прончищев «за невозможностью продолжить плавание далее» решил возвращаться обратно. Это было не отступление, а возвращение, с сознанием того, что выполнена значительная часть дела. Близился конец августа, наступили холода, и, как назло, всё время дул встречный ветер, мешая войти в устье реки Оленёк. Пришла цинга и в отряд Прончищева. Болезнь все чаще приковывала лейтенанта к корабельной койке, и тогда все заботы по отряду брал на себя штурман Семен Челюскин.

В наиболее ответственные моменты Прончищев, преодолевая боль и слабость, вновь становился во главе вверенных ему людей. Так было и 28 августа 1736 года, когда экспедиционное судно «Якутск» не сумело пробиться к берегу и Прончищев сошел в шлюпку, чтобы собственноручно провести морской промер и отыскать безопасный фарватер. Возвратившись на борт судна, лейтенант впал в беспамятство и на следующий день, 29 августа, 34-летний Василий Прончищев скончался.

Заболела и жена Прончищева, всё время без устали ухаживающая за умирающим мужем. Командование судном взял на себя Семён Челюскин. Мистическим образом сразу же стих ветер, и штурман Челюскин ввёл «Якутск» в устье реки к месту прежней зимовки. На берегу Оленека, в вечной мерзлоте вырыли могилу и опустили в неё тело исследователя под ружейные залпы, гулко прозвучавшие в тишине полярной ночи. Через пять дней умерла и Мария Прончищева. Она была первой женщиной – исследовательницей Арктики, её имя носит одна из бухт восточного побережья Таймыра. Имя её мужа носят мыс на Таймыре, кряж на берегу моря Лаптевых и восточный берег полуострова Таймыр.

Нужно сказать, что судьбы, жизненный путь многих участников Великой Северной экспедиции ныне возрождаются из небытия. Кропотливыми усилиями энтузиастов – историков, краеведов, архивистов и просто любителей – в последние годы удалось установить либо исправить ряд имен, отчеств, дат, названий. Так, узнали отчество Василия Васильевича Прончищева и год его рождения (1702), многие подробности родословной. А могила супругов Прончищевых в устье реки Оленек была обнаружена путешественником и исследователем А. Л. Чекановским лишь в 1875 году, почти через полтора столетия после трагических событий на «Якутске».

Год проходил за годом, а разгадка все не разгадывалась. Более того, окончательно зашел в тупик вопрос о том, кто, когда и на каком основании назвал таймырскую бухту именем Марии. Возникло любопытное соображение: вероятно, сначала полярные гидрографы, решившие увековечить память о храброй женщине, назвали какой-то безымянный мысок на берегу полуострова Таймыр мысом Прончищевой. Со временем от «мыса» осталась одна буква «м», которую кто-то расшифровал, как начальную букву женского имени Мария! Так в XX веке на карте Арктики появилась бухта Марии Прончищевой. Однако Марией ли звали «супругу господина лейтенанта»?

Д. М. Романов сумел заинтересовать этой историей молодого выпускника факультета журналистики МГУ Валерия Богданова, и тот в 1983 году разыскал в Москве, в Центральном государственном архиве древних актов старинный документ, неопровержимо свидетельствующий: «Марию» в действительности звали Татьяна Федоровна Кондырева, в замужестве Прончищева! И ныне на карте Таймыра должна значиться бухта Татьяны Прончищевой, названная в честь отважной и преданной полярницы, последовавшей за мужем в гибельную

северную страну, где она нашла мучительную смерть и заслужила вечную память.

Почтив память Прончишевых и тепло простившись с метеорологом Мишей, 6 мая мы тронулись дальше в путь. Видимость очень плохая, начинается пурга. Выезжаем из дельты реки Оленёк и вдоль Оленёкского залива держим направление в сторону Оленёкской протоки. Слева видны остров Джангылах, по-якутски «сопочный». На берегу встречаем старые могилы с полуистлевшими крестами. По берегу очень много брёвен, которые река принесла, подмывая берега по всему руслу.

Подшли к бывшему населённому пункту Станах-Хочо, по-якутски «долина с домами». Несколько домов, складские помещения, масса оборудования. На возвышенности большое кладбище. Раньше всё это работало на Главсевморпуть, но пришёл приказ – и всё бросили или, как говорят, законсервировали условно. И вот входим в Оленёкскую протоку. Слева по ходу остаётся залив с экзотическим названием Куба, в переводе с якутского – «лебедь-крикун». Резко потеплело, и идёт мокрый снег. Очень переживаю за продукты в прицепе, всё может растаять и намокнуть. Справа высятся горы Кряжа Чекановского, есть вершины более пятисот метров. Кряж назван экспедицией Академии наук под руководством Э. В. Толля в 1893 году в честь русского учёного Александра Лаврентьевича Чекановского, занимавшегося исследованием этого района. Чувствуется понижение давления, низкая облачность, мокрый снег. Кое-где на островах протоки совсем почти нет снега, а если лежит, то покрыт слоем песка. Выезжая на берег, встречаем выход вечной мерзлоты на поверхность. Ледяные глыбы зелёного ноздреватого льда объезжаем стороной. Русло протоки без снега, голый лёд. Ветер с каждым часом усиливается. Вездеходы на льду порывами ветра разворачивает на девяносто градусов, так как колёса не имеют протектора, поэтому на ледяной поверхности слабое сцепление. В некоторых местах, где много песка, появились лужи вперемешку с мокрым снегом. С гор дует сильный ветер, который срывает со склонов много песка. Мокрый снег с песком ледяным панцирем покрыл все машины так, что постоянно соскабливаем лед с лобового стекла. На островах прямо песчаные дюны с вмёрзшими в песок деревьями. Видимо, в паводок тут сильное течение несёт много стволов деревьев, вымытых рекой Леной.

Песок через щели проникает в кабину. В нашей машине горит проводка по причине того, что мы не уследили за печкой. Песок полностью забил печку, и она вышла из строя. Очень пасмурно. В такой снежно-песчаной пурге трудно разглядеть препятствия. Острые сучья деревьев торчат из-под снега и протыкают резину колёс. Замену колёс делаем все сообща, так как ветер набрал такую силу, что стоять трудно. Песок и пыль, сметаемые с берегов и холмов, закрывают небо. Работаю по замене колёс, не снимая очков, так как песок сразу засыпает глаза. Пурга ещё больше набирает силу. Находимся на дне высохшего русла протоки, просто жуткое место. Изредка солнечные

лучи, пробиваясь сквозь облачность, в клубах пыли и песка окрашиваются в коричнево-жёлтый цвет. И глядя на окружающий нас ландшафт, кажется, что мы на Марсе, а пневмовездеходы очень напоминают марсоходы, какими их представляли художники-фантасты. Видимость не более пяти метров. Долго плутаем от берега до берега. Пройдено за сегодня уже 216 километров. Попали в зону высоких снежно-песчаных сугробов, не позволяющих пройти в лоб, прямо. Приходится прокладывать путь зигзагом. Постоянно все на связи, так как просто можно потеряться в этой пылевой буре. На нашей машине пробили сразу два колеса. Для того, чтобы двое человек меняли колесо, другие вездеходы устанавливаем таким образом, чтобы они хоть как-то закрывали от летящего песка, а трое человек выстраивают живую стенку, как в футболе. Песок в карманах, в обуви, на зубах и в глазах. Лёд нарастает на бороде и усах толстой коркой. Ураганный поток воздуха не позволяет выпрямиться, вздохнуть полной грудью, приходится ложиться корпусом на встречную упругую воздушную волну, передвигаясь на четвереньках. Даже включенные фары не видно в тридцати метрах. В полночь уткнулись в высокий берег, идти дальше без ориентиров нет смысла.

Чуков обращается ко всем по радиации с указаниями: по возможности отдохнуть, перекусить тем, что у кого осталось, по возможности от машин не отходить. Вокруг вездеходов быстро вырастают большие сугробы из снега с песком. Я и Виталий укладываемся на отдых, предварительно максимально заткнув щели запасной одеждой и тряпками. Машины качаются под порывами ветра, в ногах постепенно вырастает сугроб, и спальные мешки тоже покрываются слоем песка и снега. Завершился ещё один день экспедиции.

Всю ночь просыпался от холода и прислушивался к завываниям ветра. Пурга не унимается. Жутко представить себе сейчас, как находиться в этом буране.

Наступило 7 мая. Задний салон машины на треть засыпан снегом и песком, попавшим через мелкие щели люков и дверей. Но надо вставать и менять колесо. За ночь, видимо, через небольшой прокол вышел воздух с левого колеса. Кругом всё воет, и ничего не видно в пяти метрах. Вижу, как из других машин тоже появились ребята и приступили к осмотру техники. Колесо не только нам одним менять. В разрывах облаков появляется солнце, температура минус 15 градусов. Устранив неисправности и проверив технику, не стали ждать улучшения погоды, решили двигаться дальше.

Ветер такой силы, что машины на голом льду разворачивает боком. Идём медленно, так как очень много брёвен с острыми сучками и приходится искать безопасный маршрут. Кругом песок, брёвна, камни, заструги из грязного снега и песка. В полдень, двигаясь вдоль правого берега, увидели дом недалеко от берега. Это место называется «Поварня Куогостанах Джиеге». Хороший дом с печкой, кроватями, столом, посудой, припасами. Плотно обедаем и в дальнейший путь заправляем термосы и другие ёмкости. Именно здесь

Афанасий промыл мне глаза от песка, так как я на последних метрах порывом ветра в лицо получил горсть песка. Из глаза достали даже мелкие камешки.

Тронулись дальше на восток, но дорога очень тяжёлая. Впереди увидели какую-то чёрную точку и решили подъехать поближе. Какое же было удивление, когда увидели очень странный каменный шар идеальной формы, но сколотый в одном месте. Его тут же назвали неопознанным лежащим объектом – НЛО. И самое необыкновенное – это его форма. В природе нет валунов правильной округлой формы, тем более таких больших размеров, диаметром более двух с половиной метров. Пока для нас это осталось загадкой.

По берегам совсем нет растительности. В 20.30 на берегу заметили покосившийся крест, это могила американского путешественника Джорджа Де-Лонга и его спутников. Опять мы попали в исторические места. Крест и надгробие заросли оранжевым лишайником. Запоминаю координаты: 72 градуса 20 минут северной широты и 126 градусов 16 минут восточной долготы. Что же делали в этих невообразимо далёких местах американцы?

Первая экспедиция в Центральную Арктику со стороны Берингова пролива была организована американцами. Снаряжалась она на средства издателя газеты «Нью-Йорк геральд» Джеймса Гордона Беннетта. Начальником её был назначен молодой полярный исследователь лейтенант Джордж Вашингтон Де-Лонг. Была приобретена плохонькая парусно-паровая шхуна «Жаннетта». Де Лонг мало верил в возможности достижения полюса «свободным полярным морем», но ему было хорошо известно, что в Чукотском море существует течение, которое неоднократно увлекало к северу от Берингова пролива покинутые китобойные суда. Де-Лонг надеялся, воспользовавшись этим течением, пройти к северу и, когда судно не сможет пробиваться дальше во льдах, попытаться дойти до полюса на собаках.

Де-Лонг решил перезимовать у острова Врангеля или острова Геральд, которые в то время ещё не посещались европейцами; он предполагал дожидаться там лета, а затем, после вскрытия льда, следовать на север вместе с течением, которое, по его предположению, должно было принести судно прямо к полюсу.

«Жаннетте» так и не суждено было освободиться из ледового плена. Затёртая льдами, она 21 месяц дрейфовала на северо-запад. Сначала «Жаннетту» несло медленно, так что за пять месяцев она продвинулась только на 175 километров. Льды не беспокоили судно. Океан отложил своё наступление на небольшое деревянное судно, одиноко стоящее в середине огромного ледяного поля. Затем скорость дрейфа увеличилась. От ударов льда судно вскоре получило теч. Надо было непрерывно откачивать воду. Люди спали одетые, готовые в любой момент в случае катастрофы покинуть судно и выскочить на лёд. 5 февраля 1881 года «Жаннетта» находилась в точке 74 градуса 49 минут северной широты и 171 градус 49 минут восточной долготы. Дрейф судна заметно ускорился, что придавало бодрости участникам экспедиции.

16 мая с корабля увидели неизвестный остров. Через несколько дней, 24 мая, с судна был усмотрен еще один остров. Первый остров был назван в честь судна экспедиции островом Жаннетты, второй – островом Ганриетты. 10 июня началось новое сжатие, которое окончательно решило судьбу «Жаннетты». Судно сплющивалось, разваливаясь не сразу, а постепенно. Тысячи тонн льда давили с обеих сторон. «Жаннетта» всеми силами пыталась выстоять в смертельной схватке. Однако петля стягивалась всё туже. Деревянные детали скрежетали в стыках и пазах, пока не лопались с пушечным грохотом, не выдержав перенапряжения. Де Лонг отдал приказ покинуть судно.

12 июля судно скрылось под водой. Очутившись на дрейфующих льдах, путешественники стали быстро собираться в далёкий и трудный путь. Для 33 человек снаряжения было более чем достаточно: 3 бота, 6 саней и 23 собаки и продовольствия на 60 суток пути. Они решили пройти вдоль Новосибирских островов до кромки льда, а затем на лодках достичь устья Лены и добраться до населённых мест. 28 июля путешественники открыли ещё один остров. Пробыв на острове восемь дней, они полностью исследовали его. Этот остров был назван островом Беннетта. Покинув остров, экспедиция взяла курс на Новосибирские острова. Началось крайне опасное плавание. Свежие ветры достигали силы шторма. Открытые лодки заливало водой, приходилось непрерывно вычерпывать её. В довершение всех несчастий в темноте наступившей ночи шлюпки потеряли из вида друг друга и разделились. 16 сентября шлюпка Де-Лонга подошла к берегам дельты реки Лены. Захватив самое необходимое, Де-Лонг со своими тринадцатью спутниками двинулся на юг. Люди страдали от жестокого обморожения, однако Де-Лонг умел поддерживать на удивление крепкую дисциплину. Трагедия, завершившая американскую экспедицию к Северному полюсу, произошла в 100 километрах от места высадки Де-Лонга, на острове Боран-Бельской, в устье реки Лены. Только весной 1882 года удалось найти место гибели Де-Лонга и его спутников. Рядом с его трупом лежал дневник, который он заботливо вёл и хранил в течение 140 дней после гибели судна. Поисковая партия под руководством Мелвилла похоронила своих товарищей на горе, которая на языке местных промышленников называлась Кюегельхая. Эта гора впоследствии получила название Американской. Над могилой погибших участников экспедиции Мелвилл поставил большой крест, надпись на котором гласит: «Памяти 12 офицеров и матросов с американского полярного парового судна «Жаннетта», умерших от голода в дельте Лены в октябре 1881 года». Весной 1883 года лейтенант Харбер вывез останки Де-Лонга и его погибших товарищей в Якутск, откуда они были доставлены в Америку. Нельзя не восхищаться мужеством Де-Лонга, который до последней минуты вёл дневник, его умением поддерживать дух и человеческое достоинство в своих людях. В его записях не содержится ни одного упоминания, что кто-то из команды выступил когда-либо против его приказов и решений.

Теперь мы стоим рядом с этим местом и смотрим на беслесную равнину, которую видели в свой последний час участники экспедиции Де-Лонга.

В этом унылом месте, где погибли американцы, к нам навстречу вышел одинокий олень. Он бродил совсем рядом и заметно хромал. Возникло ощущение, что он болен и хотел, чтобы ему или оказали помощь, или убили. Ветеринаров в экспедиции не было, убийц тоже не оказалось. Но надо идти вперёд. Чуть справа по ходу высилась гора красноватого цвета, называемая Столб. Именно здесь начинается дельта реки Лены. Площадь дельты 30 000 квадратных километров, она до 250 километров в ширину, с множеством пустынных островков (второе место после реки Миссисипи) – своеобразный и неисследованный край. Лена – по-эвенкийски Улахан-Юрях – большая река. Ледостав в нижней части течения – с конца сентября до начала июня. При вскрытии нередки мощные заторы и подъём уровня воды на 10 – 15 метров.

На высоком берегу видны строения полярной станции «Столб». Станция с 1997 года носит название «Имени Ю.А. Хабарова». Юрий Андреевич Хабаров был первым начальником Тиксинского радиометцентра, созданного в 1957 году.

Метеорологи встретили нас очень радушно, угостили олениной, рыбой разных сортов. Знакомимся за столом. Начальник станции Полянский Александр Сергеевич с женой, Слава, Игорь, Иван и Саша. Коллектив очень хороший и весёлый. Угощаем всех тем, что у нас есть. Особенно им понравился наш чёрный хлеб длительного хранения и сало. В кают-компании большая библиотека с хорошими книгами, на стене настоящий штурвал от судна, кругом чистота и порядок. Даже на кухне всё разложено аккуратно. Нас все расспрашивали, как жизнь на «материке». Приятно было отдохнуть в тёплом помещении.

Начальник полярной станции рассказал очень много интересного об истории освоения этого края. Мимо этих берегов проходили известные полярные экспедиции.

Уже в 1630 году на Лену приходили первые немногочисленные отряды русских служивых людей из Мангазеи, Енисейского острога, Томска. Вместе с военными отрядами сюда же шли промышленные и торговые люди. Зачастую их было гораздо больше, чем служивых. Эти люди отличались от служивых лишь тем, что не состояли на государственной службе, не получали государственного жалования, а, напротив, платили подати. Промышленные и торговые люди не были скованы указами, воинской дисциплиной, бременем ясачного сыска и многими другими тяготами, как государственные служивые люди. Предприимчивые землепроходцы зачастую опережали официальных лиц. Ко времени основания Ленского воеводства на 500 служивых людей приходилось такое же количество торговых людей. К 40-м годам XVII века промышленников и купцов в Якутии было вдвое больше, чем служивых. А вместе со служивыми людьми русских насчитывалось тут около 4,5 тысячи человек. В то же время в Якутии

насчитывалось 46 тысяч коренных жителей: юкагиров, эвенов, эвенков, якутов и прочих. Если вспомнить, что на это количество приходилось всего 12 тысяч мужчин, то 4,5 тысячи русских – это не так уж мало для того, чтобы сильнейшим образом повлиять на жизнь коренного населения. У русских было огнестрельное оружие, производившее при всей его примитивности огромный моральный эффект, более совершенные орудия лова пушного зверя, более высокая цивилизация вообще. Потому-то они и продвинулись в кратчайшее время во все места обширнейшего края.

Но законы жизни неумолимы. На Севере может выжить лишь тот, кто приспособится к нему. Победить Север силой трудно. Подчинить его своей воле можно не столько силой, сколько умением, используя его же собственную мощь.

Преимущества русских землепроходцев сразу же потеряли своё значение, как только они стали приспосабливаться к долгой, постоянной жизни на Севере. Здесь веками вырабатывалась культура, до мельчайших деталей притёртая к местным условиям. Русским ничего не оставалось, как лишь перенимать опыт у аборигенов. С этого времени и формируется население, которое в XX веке считало себя не русскими, а «колымчанами», «индигирщиками». Оброчные книги отвечают и на вопрос, откуда пришли сюда люди: из Устюга Великого, Вятки, Усолья, Мезени, Белоозера, Холмогор, Пинеги, Новгорода, Китайгорода и Чердыни. Всё это – поморы с Русского Севера, люди, приспособленные к разным невзгодам и рискованным путешествиям.

Кстати, а что означает слово *ясак*? *Ясак* (тюрк. – сторожевой знак, сигнал), подать, дань, налог в натуральном или денежном выражении, которыми облагались народы Сибири в XV–XX вв. Сбор *ясака* был дифференцированным, гибко сочетались интересы казны, внутренней и внешней политики – создание надежных окраин на Севере и Востоке России. К концу XVII века существовали две основные формы *ясака*: *окладный* (список плательщиков и размеры *ясака* устанавливались заранее, например у селькупов, манси, др.) и *неокладный ясак* (по принципу «сколько принесут», в частности у некоторых групп *ненцев*). *Чукчи*, *эскимосы* платили *ясак* на добровольных началах, уплата поощрялась «государевыми» подарками. По политическим причинам от уплаты *ясака* освобождались некоторые народы Приамурья, Приморья, Сахалина. *Ясак* выплачивали мужчины в возрасте от 15 до 50 лет. Вначале *соболями* (от 1 до 5 *шкур* в год); позже, в связи с истреблением *соболя*, менее ценной пушниной. С XVIII века *натуральный ясак* частично заменен денежным, обложению подлежали уже не отдельные лица, а *стойбища* (волости, улусы). Сбор *ясака* был передан от *ясачных сборщиков* старшинам, под контроль *родоплеменной знати*. За своевременную уплату *ясака* отвечал род. Взимание *ясака* способствовало быстрому развитию пушного промысла, переориентации традиций хозяйства на потребности рынка, включению его в экономику России.

Утром 8 мая погода немного испортилась. Вернее, она менялась прямо на глазах: то ясно, то пасмурно. С окрестных гор буквально обрушивался стоковый ветер, неся снежные заряды. Температура минус 15 градусов. В дорогу нам дают осетра, несколько муксунов, оленью печёнку. Здесь ловятся лучшие сорта рыб. Из лососевых – голец, нельма, таймень, сиги, чир, пелядь, муксун, хариус и кондёвка. Из осетровых – помесь стерляди и осетра, и множество других ценных видов. Стартовали в 11.30 в сторону Тикси. По берегам островков всюду плавник, а у обрывистых мысов, где происходят во время ледохода напоры льда, берег становится неприступным.

Идя по Быковской протоке, поворачиваем прямо на юг. Рядом с берегом наледи, поверх льда шла вода с рек, стекающих с Хараулахского хребта. При этом приходилось уходить дальше в море и идти по «сухому» льду. Скорость неплохая. Очень приятная позёмка, и искрящийся снег в лучах солнца. Идя по Быковской протоке, вышли к строениям полярной станции Быковский, полуостров с таким же названием и мыс Муостах (в переводе с якутского – «костяной», то есть с рогами или костями мамонта). Вдали в море виден остров – тоже с названием Муостах. По рассказам, костей мамонтов там действительно много. К 18.00 вдали показались постройки и дома Тикси. Высоко на возвышенностях видны антенны радиолокационных станций, антенны связи. Большой порт, аэродром, различные трубопроводы, колючая проволока.

* * *

Тикси – один из крупнейших населённых пунктов российской Центральной Арктики. Название «Тикси» в переводе с якутского означает «причал», «отмель», «отстой». Но есть и ещё один перевод этого красивого слова – «встреча». Впервые на карту северного побережья России бухта нанесена ёв 1739 г. Дмитрием Лаптевым под названием бухта Горелая. Уже в то время, непонятно почему, горели залежи местного угля в долине залива Сого. Но именно здесь, в этой бухте, первопроходцы Севера, испытывающие лишения, встречали гостеприимство местных жителей. Поэтому ещё в 1823 году Пётр Фёдорович Анжу, один из руководителей Нижне-Ленской экспедиции, назвал её бухтой Встреч или бухтой Тикси. Первую подробную карту бухты Тикси составил Фёдор Матисен. Бухта Тикси имеет около 44 километра в длину и 23 километра в ширину и отделена от Быковской протоки реки Лены низким перешейком шириной в 4 километра.

В 1902 г. Матисен впервые познакомился с бухтой Тикси. Пытаясь войти в Лену, он решил выяснить доступность Быковской протоки для яхты «Заря», командиром которой он был в то время. Весной и летом 1903 г. Матисен составил первую подробную и точную карту бухты Тикси. По берегам он расставил 17 триангуляционных знаков. Карта Тикси помнит первопроходцев, но не было и нет на ней имени всю жизнь стремившегося сюда Матисена.

Фёдор Андреевич Матисен умер за десять лет до того, как на берегах бухты Тикси появились первые постоянные жители, но именно он сделал всё, чтобы возник здесь порт и посёлок. Ему принадлежит первая подробная карта этих мест, он исследовал условия плавания через устье Лены, а также угольное месторождение. В первой четверти прошлого века семь раз проделал он путь в Тикси и обратно: морем, рекой, сухопутным путём.

Первые постоянные жители появились здесь в начале XX века. Метеостанция открылась в 1932 году. Именно в этом году возникло Главное управление Северного морского пути, и тогда же, ровно пятьдесят лет спустя после Первого, начался Второй Международный полярный год. Число полярных станций стало быстро расти. Управлению Главсевморпути передавались гидрографические и научные службы, ледокольные, морские и речные суда, полярные станции и средства связи. Создавалась единая организация, наделённая большими полномочиями. Толчком к формированию более густой сети полярных станций послужил 2-й Международный полярный год (август 1932 – август 1933 годов). Программа наблюдений и штаты были существенно расширены. Всего со стороны СССР в программах 2-го МПГ участвовали 92 полярные станции. К середине 1938 года в системе ГУСМП насчитывалось 126 гидрометеорологических и 108 гидрологических станций. Все наблюдения велись по единой методике.

В 1934 году построен порт – на одном из самых труднодоступных участков Северного морского пути. В Тикси появились: службы Северного морского пути, Арктическое морское пароходство, лаборатория института космофизики. С приходом военных посёлок превратился в важный стратегический центр. Сейчас население посёлка составляет пять тысяч человек, но раньше было в четыре раза больше. Здесь расположен крупный аэродром, где когда-то садились стратегические бомбардировщики, в том числе и из Энгельса. Сейчас аэродром в основном служит для гражданской авиации. Тикси-1 – это что-то типа энгельсского Лётного городка, сейчас практически оставлен людьми. Военные уехали, бросив технику. Видны бесхозные антенны, пустующие здания. На аэродроме самолёты без винтов и занесённые снегом вертолёты. В Тикси отмечают более 130 дней в году с метелями.

Колонной двигаемся по дороге мимо большого кладбища, в сторону пятиэтажных зданий. Решили остановиться, если повезёт, у пограничников. Узнав дорогу, движемся по улицам, вызывая интерес у местных жителей. И вот за поворотом трехэтажное строение погранзаставы и около ворот, что удивительно, стоит Василий Елагин и машет нам руками. Он прилетел из Москвы за два дня до нашего прихода.

Вездеходы поставили на строевом плацу, а сами разместились в одной из пустующих комнат этого трёхэтажного дома. Здесь есть казарменное помещение, спортивный зал, баня, душевые, столовая, пекарня. Всё

рассчитано на сотню человек, но в наличии двенадцать, плюс три офицера и три прапорщика. И эта сила на тысячу километров побережья.

В течение двух дней, загнав технику в тёплые боксы, полностью устранили все неисправности. Потребовалась сварка и вулканизатор. Провели профилактику двигателей. Я занимался подготовкой остатков продуктов к дальнейшей транспортировке. Ну и, конечно, вместе с Елагиным перешнуровали все колёса на нашем пневмовездеходе. А самое главное, мы помылись в бане. Как это здорово – после долгих дней напряжённого труда посидеть в парилке! Очень много нам помог радист из Тикси Сергей Кабалко. Через него достали и нужные запчасти, и познакомились с людьми, которые помогали решать возникающие проблемы.

Вместе с Иваном Кужеливским мы поднялись на возвышенность рядом с погранзаставой, с которой открывалась панорама на весь посёлок и бухту. На самой вершине из двухсотлитровых бочек выложен старый лозунг: «СЛАВА КПСС». Его видно издалека, так как ржавые бочки, накалившись на солнце и излучая тепло в разные стороны, растапливают снег.

Я вспоминаю время, когда проходил службу в зенитно-ракетных войсках в городе Норильске. Наша ракетная точка располагалась на горе высотой более пятисот метров. И уже весной, в конце мая, мы краской красили большие плоские камни на стартовой позиции. Солнечные лучи нагревали их, и можно было присесть на камни, не боясь простудиться, и даже загорать, когда не было ветра.

Ветераны гидромета рассказали нам много интересного. Есть полярная станция «Юбилейная». Это одна из старейших станций, наблюдения на ней начались в 1885 году. Станция построена на месте зимовья экспедиции Петра Фёдоровича Анжу, которая работала здесь ещё в 1820 году. До 1970 года станция называлась «Казачье» по названию села, расположенного рядом. Переименована в 1970 году по случаю подготовки к празднованию столетнего юбилея со дня рождения В. И. Ленина. Село «Казачье» расположено в устье реки Яны, южнее Усть-Янска.

На станции «Кюсюр» наблюдения начались в 1888 году. Раньше она располагалась в большом селе Булун, которое в своё время было районным центром. В настоящее время на этом месте остались развалины двух домов. Станция была перенесена в другое место. По-эвенкийски «кюсюр» означает место «осеневания», то есть проведения осени. Именно в этом месте похоронен Яков Санников, якутский богатый купец, в конце позапрошлого века он снаряжал и финансировал полярные экспедиции, за помощь Ф. Нансену получил золотую медаль от шведского короля. Могила потомственного почётного гражданина Я. Ф. Санникова, заросшая кустарником, стоит на высоком берегу. Надгробие из лабрадорита, крест упал, не сохранились ни икона, ни корабельные часы, которые когда-то были врезаны в камень.

Следующий этап развития гидрометеосети республики советов начинается уже после гражданской войны, и почти ежегодно открываются по две-три метеостанции.

Но в настоящее время положение изменилось. Если в 1980 году в Управлении действовало 25 гидрометеорологических и 6 авиаметеорологических станций и более 25 гидрологических постов, то сейчас осталось десяток метеостанций и шесть гидрологических постов.

Находясь на кухне погранзаставы, я познакомился со многими солдатами. Интересно было наблюдать за поваром Никитой из города Сургута, как он быстро готовил еду, а, самое главное, как пёк хлеб. Он показал мне весь процесс подготовки к выпечке. А самое занятное, как он разговаривал с каждой формой перед закладкой в печь. Мне как профессиональному военному показалось, что весь коллектив заставы, как одна семья. В северных гарнизонах почти всегда так.

В этот же день побродили по посёлку. Поинтересовавшись ценами в магазинах, удивился, что караси стоят сто рублей за килограмм, а муксун двадцать рублей.

Вечером 10 мая приготовили уху из осетра, которого подарили нам на метеостанции, пожарили корюшку. Офицеры угостили солёной рыбой различных сортов. В общем, был рыбный день. А вкус, как говорил Аркадий Райкин, «спецфический», во рту тает. Да, таких бы рыбных дней побольше.

Чуков решил отправить Славу Государева в Москву, так как компьютер сломался. Из него нужно «вынуть» все фотографии, данные о нашем пути, а также журналистские заметки Афанасия. И к тому же, в Нижнеянске к нам должен присоединиться радист Юрий Заруба с кучей радиоаппаратуры. Самолёты из Якутска прилетают нечасто, поэтому снабдил Славу продуктами. Но знаю точно, что пограничники не дадут погибнуть.

Утром 11 мая, простившись с гостеприимными пограничниками, трогаемся в дальнейший путь. В дорогу нам уложили двадцать буханок горячего вкусного хлеба, которые мы с Никитой выпекли. Погода хорошая. Солнце проглядывает сквозь облака, позёмка, температура минус тринадцать градусов. Двигаемся вдоль четырёхэтажных домов, некоторые из них брошенные, с выбитыми стёклами. На торце одного из домов, до самой крыши – древнее приветствие: «Добро пожаловать в Тикси». Решили сфотографироваться на память. Но в мыслях слова из известного кинофильма: «Уж лучше вы к нам».

Проехав по всему посёлку, спустились на лёд бухты Тикси. Обогнув мыс Косистый, вышли в бухту Буор-Хая. Идём вдоль берега, погода хорошая, морозно и небольшая позёмка. Справа высятся возвышенности Приморского кряжа, некоторые более шестисот метров в высоту. Идём почти на юг. Лёд морской молочного цвета с небольшими торосами. На берегу встречаются избушки, видимо, посещаемые летом, когда ловится рыба. Скорость приличная, но скоро опять потребовалась сварка для прицепа с продуктами. Свариваем

быстро дышло, и вперёд. Пройдя восемьдесят километров от Тикси, вышли ещё к одному историческому месту – могиле Петра Ласиниуса и членов его экспедиции.

Стоит, видимо, ещё раз подчеркнуть, что одной из целей нашей экспедиции «Полярное кольцо» была инвентаризация памятников истории на маршруте следования по заданию Российского географического общества. При помощи спутниковой навигации были уточнены координаты этих мест. Самое удивительное, что на исторических могилах, на каких-либо памятных знаках и гурях мы почти не увидели никаких следов вандализма. Напротив, эти памятники истории бережно охраняются, а Военно-морской флот России периодически снаряжает экспедиции по осмотру могил бывших морских офицеров. Причём, если какой-либо деревянный крест подгнил, то его заменяют на новый, но подобный оригиналу. Ухоженные могилы в безжизненной тундре вызывают глубокие чувства.

Питер Ласиниус, швед по национальности, был принят на русскую службу в 1725 году. Он много плавал и был знающим свое дело штурманом. В экспедицию Ласиниус вызвался добровольно. Беринг назначил его начальником отряда, который должен был описать берег от устья Лены до Камчатки. Отряд располагал построенным в Якутске ботом «Иркутск» длиной 18 метров, шириной пять с половиной метра, с осадкой два метра.

Ласиниус со своим отрядом покинул Якутск 29 июня 1735 г. одновременно с отрядом Прончищева. Оба отряда 2 августа прибыли к острову Столб, расположенному в начале Ленской дельты. На вторые сутки «Иркутск», пройдя Быковской протокой, достиг взморья. Еще через двое суток, дождавшись попутного ветра, Ласиниус вывел свое судно в море.

Плавание затруднялось большими скоплениями льда и неблагоприятными ветрами. Поэтому уже 18 августа Ласиниус ввел бот в устье реки Хараулах, решив здесь зимовать. Из плавника, валявшегося на берегу, команда быстро построила дом. Рассчитывая еще на два года работы, Ласиниус решил сэкономить провиант и вдвое уменьшил рацион. Хроническое недоедание при незнании противочинговых средств привело к массовому заболеванию цингой, которая унесла в могилу тридцать восемь человек. Одним из первых умер Ласиниус. Командование отрядом перешло к штурману Василию Ртищеву. Но и он был тяжело болен. Беринг решил возратить остатки отряда Ласиниуса в Якутск, а взамен его послать новый отряд под командованием Дмитрия Лаптева.

Участник Великой Северной экспедиции Дмитрий Яковлевич Лаптев начал службу во флоте в 1718 году гардемаринном. Три года спустя, в 1721 году, его произвели в мичманы, в 1724 г. – в унтер-лейтенанты, в 1731 г. – в лейтенанты. Командуя различными судами, Дмитрий Лаптев не раз бывал в заграничных плаваниях. Столь быстрое продвижение по службе,

довольно редкое в то время, свидетельствует о том, что Дмитрий Лаптев был высокообразованным, прекрасно знавшим свое дело офицером.

Подбирая для участия в Великой Северной экспедиции опытных, хорошо подготовленных к суровым дальним плаваниям офицеров, Беринг внес в список ее будущих участников и Дмитрия Лаптева.

Первоначально предполагалось назначить Дмитрия Лаптева в отряд Беринга – Чирикова или в отряд Шпанберга. Но ко времени возвращения Лаптева в Якутск выяснилось, что отряд лейтенанта Ласиниуса, производивший опись к востоку от устья Лены, находится в бедственном положении.

Не дожидаясь вскрытия Лены, Лаптев направил к зимовке Ласиниуса 14 человек во главе со штурманом Михаилом Щербининым «для помощи Ртищеву и его людям», а также для подготовки бота к плаванию. Тогда в живых осталось всего девять человек, причем все они были больны цингой.

30 мая 1736 года Лаптев с остальной частью своего отряда вышел из Якутска на трех дощаниках, груженных провиантом. Пройдя Быковской протокой, он 25 июня вышел на взморье. Плыть дальше не позволял лед, плотно забивший весь залив Буор-Хая. Поставив дощаники в Севастьяновой губе, Лаптев отправился со своей командой к зимовке Ласиниуса пешком по берегу.

18 июля «Иркутск» был готов к плаванию, но выйти в море удалось только к 29 июля, когда лед отнесло к северу. Переход в Севастьянову губу за провиантом и снаряжением чрезвычайно затянулся из-за сильного встречного ветра и льда. Только 7 августа бот перешел к дощаникам и далее на восток и достиг 73 градусов 16 минут северной широты на меридиане мыса Буор-Хая. Здесь был сплошной лед, пробиться через который не удалось. Простояв во льду сутки, сжимаемый порою так, что терялось управление, «Иркутск» повернул назад. На консилиуме, созванном Лаптевым, было решено возвратиться на зимовку. 22 августа бот вошел в Быковскую протоку и стал подниматься вверх по Лене. 6 сентября Лаптев привел бот в реку Борисовку, впадающую в Лену на 70 градусов 40 минут северной широты. 8 сентября Лена стала.

Отряд построил для себя пять домиков и разместился в них. Чтобы предотвратить заболевание цингой, Лаптев распорядился готовить отвар из коры и шишек кедрового стланика. Благодаря этому больных было очень мало и за все время зимовки умер всего лишь один человек.

16 августа 1737 года Лаптев выехал в Петербург, где должен был решаться вопрос о продолжении работы северных отрядов экспедиции в связи с окончанием поставленного им срока. Как известно, 20 декабря 1737 года Адмиралтейств-коллегия приняла решение довести съемку побережья Северного Ледовитого океана до конца.

Берег от Анадыря до Колымы в то время можно было описать только с судна, так как на побережье обитали чукчи, которые пока недружелюбно относились к пришельцам. Лаптеву было приказано ничем не озлоблять чукчей, «показывать им приласкание» и принимать в подданство, «ежели пожелают».

Однако предусмотреть абсолютно всё Адмиралтейств-коллегия не могла, поэтому Лаптеву было разрешено в случае необходимости отклоняться от полученных инструкций и поступать так, как он найдет нужным. Одновременно Адмиралтейств-коллегия обязала местные сибирские власти выполнять все требования Лаптева.

Приведя в порядок бот «Иркутск», Лаптев 7 июня 1738 года вышел в плавание. К 5 июля он достиг Лены и, пройдя Быковской протокой, вышел в море. Вскоре «Иркутск» бросил якорь в Севастьяновой губе. На море вплотную к берегу стоял лед, и продвигаться дальше было невозможно.

Во время стоянки в Севастьяновой губе на бот прибыл Алексей Лошкин, который сообщил определенное им истинное местоположение Святого Носа; это позволило Лаптеву более правильно спланировать работу отряда. Он сообщил Адмиралтейств-коллегии, что собирается зимовать на Индигирке, т. е. восточнее Святого Носа.

Пока «Иркутск» стоял в Севастьяновой губе, штурман Щербинин описал мыс Буор-Хая и обнаружил идущую на северо-восток от этого мыса длинную косу, на которой стоял лед.

31 июля бот, чтобы переждать шторм, стал на якорь в устье реки Омолой. Только 4 августа Лаптев смог повести судно дальше. К вечеру того же дня «Иркутск» дошел до мыса Буор-Хая, где стоял сплошной лед, отделенный от берега узкой полоской воды. Эта полоска оказалась очень короткой, и «Иркутск», дойдя до ее конца, стал на якорь.

Только 13 августа «Иркутск» смог продолжить путь, но уже к вечеру этого дня, дойдя до мыса Чуркина, он опять оказался под угрозой сжатия. Снова пришлось укрываться ото льда и шторма.

На следующий день «Иркутск» обогнул мыс Святой Нос, и вскоре на северо-востоке был замечен остров, который Лаптев назвал островом Меркурьева. Через некоторое время на северо-северо-западе увидели другой остров. Его называли островом св. Диомида. Теперь этих островов нет: они были сложены из ископаемого льда и растаяли.

К 17 августа «Иркутск» отошел от Святого Носа на 105 миль к востоку. Море в этом районе было настолько мелко, что когда бот шел над глубинами 2,5-3 метра, берега не было видно. Сильные восточные и северные ветры начали нагонять лед. Надо было подумать о надежной стоянке. Однако посылаемые Лаптевым шлюпки часто не могли подойти к берегу из-за мелководья, а в тех местах, куда они подходили, удобных стоянок не оказывалось. Лучшим местом для зимовки в этом районе могло быть устье реки Индигирки. Поэтому Лаптев 20 августа послал на берег матроса с якутами для отыскания устья и постановки в его районе знака.

В тот же день поднялся сильный юго-восточный ветер, к ночи разыгрался шторм. Шесть дней отряд Дмитрия Лаптева упорно боролся со льдами. Лаптев

решил остаться в устье реки до весны. Поэтому он организовал перевозку всего провианта и имущества с судна на берег.

О принятии решения на зимовку Дмитрий Лаптев послал донесение в Петербург с матросом Лошкиным, который добрался до северной столицы только в июне 1740 г. К рапорту была приложена карта берега от устья Лены до реки Алазеи. Во время зимовки Лаптев произвел опись реки Хромы, мимо которой прошел отряд, следуя от Святого Носа к устью Индигирки.

22 января 1740 г. на Колыму отправился на собаках Киндяков. Описав нижнее течение реки вплоть до морского побережья, он направился по нему к Индигирке, производя по пути опись. 6 апреля он прибыл в Русское Устье, где зимовал отряд.

Выполнив эти работы, Лаптев начал готовиться к летнему плаванию. С большим трудом заготовив лес, отряд приступил к постройке четырех небольших судов для доставки других грузов по морю до Колымы или Алазеи, в случае если бот не удастся сохранить.

Внимательно осмотрев стоящий на льду бот, Лаптев пришел к заключению, что поднять его на лед и передвинуть по льду к прибрежной полынье, как он рассчитывал раньше, вряд ли удастся, так как для этого не было достаточного количества леса и не хватало людей. Поэтому он решил разгрузить бот и, прорубив во льду канал до прибрежной полыньи, вывести в нее судно. К работам Лаптев решил привлечь не только весь свой отряд, но и всех местных жителей, которые проживали поблизости.

Только к 29 июля «Иркутск» был полностью готов к походу. На следующий день «Иркутск» стал на якорь против устья средней протоки Колымы. В реку для измерения фарватера была послана шлюпка с людьми.

На шестые сутки этого опасного плавания «Иркутск» подошел к Большому Баранову мысу. Продвигаться дальше было нельзя, так как лед вплотную примыкал к берегу, не оставляя никакого прохода. Лаптев вынужден был повернуть обратно к устью Колымы.

Осенью геодезист Киндяков начал опись верховьев реки Колымы. На возвышенном правом берегу устья восточной протоки Колымы отряд построил из плавника знак, хорошо видимый с моря. Этот знак был найден в полной сохранности спустя восемьдесят лет экспедицией Ф. П. Врангеля. Поистине огромную работу, по тем временам, выполнили члены Северной экспедиции.

История географии знает немало великих открытий – достижение Америки Колумбом, плавание Магеллана, путешествие Левингстона в Африке или Пржевальского в Азии. Походы к полюсу. Но всё это были отдельные, пусть и крупные, экспедиции.

Великая Северная экспедиция была огромным комплексом исследований, организованным по единому плану государственным делом, обеспечившим быстрое – в течение 10 лет – обследование огромнейшего пространства. Оно было необходимо для того, чтобы реально представить себе облик земель,

недавно присоединённых к России в результате смелых походов казаков, купцов, переселявшихся в новые свободные края крестьян.

К вечеру 11 мая мы прошли место впадения реки с названием Хара-Улах, по-якутски – «имеющая чистую воду». Мы решили пересечь губу Буор-Хая напрямик, так как торосов не наблюдалось. Слева от нас – мыс Оркюле, справа мыс Оголох-Тумса. Мыс Оголох-Тумса в переводе с якутского – «мыс с ребёнком». Спускаемся на лёд и устремляемся к противоположному берегу губы, до которого шестьдесят километров. Справа к югу виднеется бухта Сытыган-Тала. «Сытыган» в переводе с якутского означает «вонючий», а «Тал» означает «селезёнка». Таким образом, полный перевод «вонючая селезёнка». Скорость хорошая, ветер попутный, яркое солнце и искрящийся снег.

Вдруг замечаю, что горизонт как-то изогнут и между линией снега и небом искрящаяся полоса. Потом полоса увеличилась и наблюдалась на 180 градусов. Казалось, что вдали вертикально стоят зеркала и покачиваются. Машина Чукова, уйдя далеко вперёд, слившись с горизонтом, исчезла из видимости. Это арктические миражи. Испарения снега при нагревании от яркого солнца дают сильное преломление. Через час, видимо, солнце изменило своё положение на небе. Его лучи стали падать под другим углом, при этом миражи пропали. Часто встречаем песцов, которые начинают убежать прямо из-под колёс. Пушистые и такие ярко-белые, что их замечали лишь по тени от солнца. Впереди показался берег. Мы вышли в районе впадения реки Омолой. Раньше здесь жил юкагирский род во главе с князьком Омолой. Берег завален деревьями, вынесенными реками Леной и Яной. Двигаясь вдоль берега, наблюдали самоходную баржу, выброшенную штормом. Удивительно, но судно называлось «Арктика». Вдоль побережья иногда наблюдали охотничьи избушки, которые, естественно, не заперты. По северной традиции этим пристанищем может воспользоваться каждый. В избушках, как правило, всегда есть запас продуктов. Ни один гость не оставит после себя беспорядок и, более того, постарается оставить для других какие-нибудь продукты.

На берегу увидели сразу две избушки. Машины подогнали прямо к входу. Выбрали для отдыха один из «мотелей». В избушке было всего двое небольших нар, но мы уложили доски между ними и получилось место отдыха для всех. Сегодня прошли 170 километров.

Наутро 12 мая погода испортилась. Дует восточный ветер, температура минус 14 градусов. В топливе много мусора, и фильтры забиваются, при этом приходится их продувать. Идём вдоль берега и причудливыми возвышенностями, это опять булгуны. Очень много плавника вдоль всего пути. В некоторых местах бревна сложены шатром, чтобы просыхали на ветру и были видны издалека. Не будь плавника, освоение Арктики стало бы для человека во много раз труднее. На голом морском пляже лежат прекрасный строительный материал и отличные дрова. Откуда эти брёвна? С Лены, Яны или Индигирки. Где росло это вековое дерево, на котором ещё сохранились

остатки корней и огромных сучьев? В плавнике иногда замечаем творения рук человеческих: брусья, столбы (иногда даже с изоляторами), обшивки судов, обломки непонятных деревянных конструкций.

В пути несколько раз останавливались для регулировки шрусов. В районе реки Орто-Стан остатки какой-то базы. Крутом бочки, оборудование, «останки» строений и техники. Пурга потихоньку набирает силу. Приближаемся к мысу Буор-Хая, где находится действующая полярная станция. «Буор-Хая» в переводе означает «Земляная Гора». И вот просто горы брёвен, это мыс и граница между Янским заливом и губой Буор-Хая. Сквозь снежные вихри разглядели маяк, несколько домов, трактора, вездеходы, бочки с горючим, радиомачты и метеоплощадку. Хозяйство большое. Дома солидные, каждая стена имеет по четыре окна. Сквозь вой ветра слышим тарактение движка, и – на удивление всем – перед входом в дом горит лампа. Обследовали несколько домов в поисках людей, но дома завалены оборудованием и снаряжением.

И вот, открыв дверь очередного дома, вваливаемся в ярко освещённую комнату. Немая сцена. У электроплиты с чайником в руках застыл один метеоролог, а сидя перед телевизором – другой. На метеостанции нас не ждали, да и из-за пурги не слышали. И наше внезапное появление было полной неожиданностью. Полярники уже в возрасте, за пятьдесят. Видимо, вся жизнь прошла на различных метеостанциях. Попили чая, рассказали про экспедицию. Метеорологи по нашей просьбе подарили нам два термометра, теперь будем точно знать, холодно на «улице» или нет.

Заменяя на некоторых машинах пружины, решаем идти дальше, через Янский залив, на Нижнеянк. Идём строго на восток, ветер боковой с юга на север. Встречаются трещины и торосы, приходится быть очень внимательным в выборе пути. В снежном вихре иногда теряем друг друга из вида. Решаем сократить дистанцию и быть постоянно на связи. Вижу, как прицеп у Чукова завалился на левый бок и колесо покатилося в сторону. Всё, полетел последний подшипник. В запасе – совсем другого размера. Были предложения бросить прицеп здесь, но он поистине исторический – участвовал в походе по Антарктиде и побывал на Южном полюсе. В довершение Василий пошутил: «В Нижнеянске на девочек поменяем!»

Разобрали все продукты по машинам, колёса от прицепа привязали на крыши вездеходов. Сам прицеп, перевернув, привязали к прицепу нашей машины. Переход через Янский залив оказался длинным и трудным: торосы и загруженный прицеп не позволили развить хорошую скорость. Ночевать на льду не очень хотелось. Все уже здорово устали. Уже наступило 13 мая. Про себя подумал, ведь сейчас на Волге цветёт сирень, поют птицы. Открыв глаза, смотрю на летящий снег и на приближающиеся торосы, и кажется, что смотрю кино.

Вот вдаль показалась черта берега, здесь тоже много деревьев, принесённых северными реками. Справа островок Нирия-Ары, что в

перевосе – «остров телёнка». Идем по тундре. По карте болота и озёра, а перед нами – ровный снег с застругами.

В 5.00 показались прямо по курсу строения Нижнеянска. Первое, что мы увидели, – это какой-то старый, высокий и совершенно бесконечный забор из колючей проволоки. Старые блоки двухэтажных домов с чёрными глазами выбитых окон тянулись вглубь города, образуя мрачные улицы. Повалившиеся фонарные столбы, оборванные электропровода, горы занесённого снегом хлама, брошенная повсюду техника. Самые смелые фантазии режиссёра, попытавшегося нарисовать брошенный город, вряд ли смогут соперничать с тем, что происходит с этим городом наяву. При обмене информацией по радиос в разговор врывается возбуждённый и хорошо мне знакомый голос Юрия Зарубы, который дежурил на нашей частоте, зная, что мы где-то на подходе к посёлку. Стоим колонной на улице Первомайской, кругом разрушенные дома или дома без окон и дверей. Юрий по радиос объясняет нам дальнейший путь движения. Проезжаем здание плавательного бассейна «Умка», окон и дверей нет, вот котельная, напоминающая своим видом 4-й блок Чернобыльской АЭС после катастрофы. Ещё двадцать минут путаного хода по городу, и за поворотом увидели Юрия Зарубу, размахивающего руками. Как приятно чёрт знает где встретить знакомого человека! Мы обнимаемся и обмениваемся кратко информацией. Решили остановиться в так называемой гостинице. Уже утро. Поставив машины около входа, располагаемся немного отдохнуть. Гостиница – это одно из немногих городских зданий, где есть вода, правда, в виде ржавого кипятка, текущего тонкой струёй из всех кранов. Заметил, что канализация выходит по трубе прямоком на улицу.

Нижнеянск – гордое, под стать городскому, название небольшого посёлка. Из разговоров с представителями власти узнаём, что ещё десять лет назад это был крупный посёлок с населением в несколько тысяч человек. Здесь находились объекты ПВО, геологи, рыбаки. А в соседнем селе Казачьем, где Колчак венчался в местной церкви, есть музей и бережно хранится история далекого края. На этих землях соседствуют якутские и русские названия – за почти четырехсотлетнюю историю вхождения Якутии в состав Российского государства повсюду чувствуется совместное освоение обширных земель. Оказалось, что первое упоминание о Нижнеянске относится еще к 1764 году, но статус поселка был получен относительно недавно – в 1957 году. Тогда здесь одних только рыболовеских колхозов было целых двадцать пять. Сейчас остались самые стойкие, влюбленные в свою землю северяне, не более пятисот человек. Статистику портят «невозвращенцы», многие, не выписавшись, выехали в поисках лучшей доли. Был здесь и большой порт, о чём говорят двенадцать порталньных кранов. Меня поразила фраза, написанная кем-то из местных жителей в порту: «Мы выжили там, где вымерли даже мамонты!» Другое время, но все равно, чем дальше на север и восток, тем шире душа традиционного русского гостеприимства. Люди, вынужденные

здесь выживать в полном смысле этого слова, удивительно отзывчивы. Несмотря на горы собственных проблем, глава местной администрации Пётр Иванович Кучеренко и директор жилищно-коммунального предприятия Сергей Васильевич Шкуренко находят возможность помочь нам и с жильём, и с небольшим ремонтом машин, и с заправкой. Начальник погранзаставы капитан Александр Николаевич Тимохин, лично пришёл приветствовать экспедицию.

В беседе с Юрием он сказал:

«Уникальные радиоэкспедиции возможны на пересечении интересов с путешественниками, мореплавателями, туристами, альпинистами и другими представителями романтических профессий и увлечений. Даже во времена спутниковых радиотелефонов и интернета радиосвязь нужна всем. Так уж случилось в истории радио, что радиолюбители шли и во многом остаются впереди профессионалов, и потому в особой цене. Я думаю, что именно по этой причине в составе серьезных исследовательских, спортивных и научных экспедиций есть, как правило, и представители радиолюбителей. Долгое время острова на стыке Лаптевых и Восточно-Сибирского морей оставались закрытыми для радиолюбительских экспедиций – слишком уж труднодоступные и необжитые здесь места. Всемирно известный российский полярный путешественник Владимир Семенович Чуков, планируя кругосветный многотысячный переход по кромке Северного Ледовитого океана вдоль континентов, не забыл ни о радиолюбителях, ни об их радиолюбительских интересах. Выход в эфир с редких территорий и островов, если для осуществления этого необходимо даже задержаться или отклониться в сторону от первоначального маршрута, – достойная цель. А тут впереди – возможное «радиооткрытие» сразу нескольких NEW ONE. Это по-настоящему радует. Искренне жаль неиспользованных возможностей путешественников, которые проходят в самой близости от каких-либо островов и, к сожалению, пропускают моменты «радиооткрытия» или просто их активации по пути, порой даже высаживаясь на них. Или, скажем, будучи в далёкой стране, на территории дальнего заповедника, морского маяка, труднодоступной полярной станции, покоря высочайшие вершины мира или проходя в тропических джунглях – упускают шанс добавить в общую копилку успеха и достижения радиолюбительских вершин.

Наивно было бы думать, что в путешествие берут всех желающих радиолюбителей, чтобы те могли в свое удовольствие заниматься только хобби – любительской радиосвязью. Экспедиция – это еще и тяжкий труд, изнуряющая физическая нагрузка, постоянная коллективная работа – она всегда найдется. В полярной экспедиции – это еще и постоянная борьба с холодом, ветром, сыростью и другими тяжелыми природными условиями. Если хотите, борьба за выживание, это не выезд в поле на выходной день, пусть даже в полной автономии и со всей аппаратурой. Кругом ледяная

пустыня, и никто, кроме тебя самого, тебе не поможет. Для радиста это еще и дополнительная нагрузка: служебная радиосвязь, энергопитание, приборы, ежедневная постановка антенных мачт и многое другое, что нужно делать, когда другие участники похода уже спят. Но, как известно, дорогу осилит идущий».

К очередной фазе экспедиции благодаря помощи начальника Янского речного водного пути Горюнова Владимира Ивановича, оказавшегося нижегородцем, удалось дать ремонт некоторым узлам вездеходов, закупить полтонны хорошего зимнего дизтоплива, ведь на вездеходах установлены импортные дизельные двигатели. На нефтебазе раздобыли дефицитную 100-литровую бочку и заправили ее нормальным А-80 бензином – проблемы с горючим для бензоэлектроагрегата были решены. С помощью радиомеханика Владимира Николаевича Зюзина и начальника цеха связи ЯнРВП Николая Серафимовича Силантьева была решена проблема с одиннадцатиметровой радиомачтой от «Ангары». Сейчас ближайший радиолюбитель в районном центре Депутатский – Владимир Евдокимов, RA0QH, начальник «коллективки» в Усть-Янском районе. Вообще же ЯнРВП – наиболее крупное предприятие, у которого сосредоточена значительная часть ресурсов: участок обеспечивает судоходство по реке и ее притокам вплоть до верховьев по всему обширному бассейну, куда идут суда класса «река-море».

Наш выход в открытое море задержался из-за налетевшей непогоды. В понедельник, 13 мая, продвигаясь от морпорта к гостинице, в паре сотен метров от здания неожиданно попали в самую настоящую пургу: за считанные секунды перед вездеходом намело громадный сугроб, не видно ничего. Пришлось идти за помощью, не глуша двигатель. Все на себе прочувствовали, что такое пурга: снежная буря, что несет по ветру, и немудрено заблудиться в этой ревущей пелене. Сильнейший ветер до 25 – 30 м/сек со снегом, дует так, что невозможно идти навстречу и даже нельзя на секунду открыть глаза – метет без остановки. Юрий Заруба после рассказывал: «Задыхаясь от снега, повернулся спиной к ветру, но, как рыба на суше, начал жадно хватать ртом разреженный воздух: за мной образовывался такой вакуум, что нечем было дышать. В положении боком – терпимо; полуползком двинулись с Чуковым и начальником ремонтного цеха туда, где, как казалось, должна быть гостиница. Шлифовано-скользкое ледовое озеро, из которого мы давеча накалывали питьевой лед, оказалось непреодолимым препятствием – это были трудные метры. Никогда не забуду. Все замело, видимость – ноль. После тщетной борьбы мы повернули назад и по столбам за полкилометра кругом добрались до цели».

Пурга закончилась так же внезапно, как и началась. Всюду заносы и всепроникающая снежная пыль. На небе прорезалось яркое солнце, бескрайняя видимость, и там, за горизонтом, желанные острова.

В тот же день, как стих ветер, я решил пройтись по местным «достопримечательностям». Много домов разобрано. Руководство посёлка дало добро на разбор домов, в которых не живут. Якуты развозят брёвна и доски и строят свой посёлок. Из-за неправильной эксплуатации разморожено много домов. В домах для обогрева печки служат доски и брёвна с разбираемых домов. На одном из домов висит объявление: «Дом не разбирать, уехал на охоту!». Я представляю, если бы не было объявления, охотник вернулся бы к фундаменту дома. Отличительная особенность полярных посёлков – это коммуникации: связь, электрические кабели, тепло и водоснабжение проходят поверх земли в специальных коробах, которые ещё и местный тротуар. Высокое крыльцо – обычное дело, дома стоят на сваях, на деревянных столбах, кое-где даже на пустых бочках. Несмотря на царящую тишину, не покидает ощущение смутной тревоги. Кажется, что этот район постигла какая-то страшная беда, эпидемия, пощадившая лишь немногих, посёлок – словно памятник человеческой трагедии.

Направляюсь в порт. По обоим берегам реки стоят брошенные корабли, баржи, буксиры. Многие суда наполовину на берегу. Видимо, их на полной скорости разгоняли и выбрасывали на галечную отмель, чтобы не унесло ледоходом. Корабли класса «река – море». Я насчитал их более пятидесяти. Вспоминаю героев произведения «Остров погибших кораблей». Поднимался на палубы нескольких судов, покрутил штурвал, ударял в колокол. Кругом тишина, только снег под ногами хрустит. А ведь раньше, в навигацию, порталные краны не успевали разгружать и загружать корабли. Раньше в этом регионе добывали олово и золото, теперь ничего нет.

В центре посёлка традиционная для советских времён «Доска почёта». Вырезанный из металла проржавевший профиль Ленина, красные от ржавчины знамёна, оторвавшиеся от стенда и издающие на ветру злобный скрежет. Сверху остатки надписи, призывающей претворять в жизнь решения какого-то съезда КПСС.

Центральное место Нижнеянска – площадь трёх дорог: одна ведёт к зданию администрации, другая к порту, а третья куда-то в производственную зону. На фоне вымирающего посёлка жизнеутверждающе выглядит местный Дом культуры. Это очаг культуры, центр досуга и светской жизни вообще. Перед входом сохранилась статуя Ленина. И правда, в доме культуры тепло и уютно, шум и веселье, много молодёжи. Здесь можно отдохнуть и пусть хоть на время забыть о суровых реалиях северной жизни. Директор ДК Светлана Максимовна Клещёвская организовала встречу с членами экспедиции, так как не каждый день и не каждый год такие путешественники посещают Нижнеянск.

Прибыв в гостиницу, сразу включился в работу по подготовке к переходу на остров Макар. Нарезали из транспортёрных лент зацепы на колёса. Заправились полностью соляркой, поставили на прицеп новые подшипники.

За нашими приготовлениями пришли понаблюдать несколько молодых людей школьного возраста. Для них наш приход в посёлок – целое событие. С нашего разрешения девчата фломастером написали на всех машинах пожелания всем участникам. И впоследствии эти надписи сохранились до самого финиша.

Директор ДК Светлана Максимовна рассказала много интересного об истории посёлка, а также о быте местных жителей. Проживают здесь в основном эвены и якуты.

Самоназвание – эвены, в этнографической литературе известны как ламуты (от эвенского «ламу» – море). Эвены вывели свою породу домашнего оленя, отличающуюся большим ростом, силой и выносливостью. Ухаживают за животными только мужчины. Основное занятие местного населения – охота и рыбная ловля. Существует два вида переносных жилищ: «дю» – конический чум, покрытый шкурами, и «чорама-дю» – цилиндроконическое жилище, основу каркаса которого составляют четыре опорные жерди, сходящиеся вершинами. Над очагом к ним привязывается горизонтальная жердь для котла. Жерди, образующие каркас стен, составляют ряд треугольников, отстоящих друг от друга по кругу. Каркас покрывается в три слоя полотнищами.

Вечером 14 мая мы наконец-то тронулись в сторону моря Лаптевых. Погода немного пасмурная, но видимость хорошая. Выйдя из реки, прошли мимо нескольких небольших островов. Торосы небольшие, и на них получили неприятный сюрприз. В бочке с соляжкой, которая была в нашем прицепе, пробойна. При движении выпала прокладка вокруг бочки, и на торосах железо не выдержало. Пришлось разлить топливо по машинам и забить деревянную пробку в пробойну.

Впереди Янский залив. Смотрю на карту и читаю массу разных названий в дельте реки и в заливе: острова Илите-Суох, Атага-Суох, Лебедь, Нисимен, Делтегер, Уон-Пастах, Урнастах, Сна-Бусарбыт, Сир-Стан. На запад от Нижнеянска – острова Учахан-Ары, Нирей-Ары, Сымьттыр-Ары. Прямо в реке – остров Тугуттах. Самый ближний из крупных – это остров Ярок. Дальше, правее, Шелонские острова: Восточный и Западный. Самый дальний – остров Макар.

Рядом могила с чугунными якорями – чей-то последний причал. Справа по курсу – замерзшая полярная станция Уэдэй. Юрий уже пытается слушать эфир, но прохождения нет совсем. Еще через час появились слабые признаки телеграфных станций из США на 10 МГц.

Справа по курсу виден остров Ярок, а за ним Чондонская губа. В этом месте даже береговая линия показана примерно – пунктиром. Реки выносят много размытой породы, и кругом мели и песчаные косы. В прибрежной части на подходах к острову торосы небольшие. Много ледовых залёжек нерпы и отверстий (лазков) во льду. При нашем приближении нерпы ныряли под лёд, но подпускали почти на сто метров. Очень много песцов в этом районе.

Нерпа питается преимущественно рыбой, и распространение её практически не зависит от глубины моря. Взрослые особи достигают в длину до двух метров и весят до семидесяти килограммов. Они ведут относительно оседлый и одиночный образ жизни. Зимой, если поблизости нет открытой воды, тюлени пробивают в молодом льду отверстия для дыхания и тщательно их поддерживают.

Навигатор GPS III Plus фирмы GARMIN показывает курс на остров Макар. Вышли в открытое море, наст плотный.

Великолепный закат. Из-за оптических свойств атмосферы слева и справа от «основного» солнца расположились его двойники, окружённые радужными кольцами. Макар – это не просто остров в пути. Перед экспедицией стояла задача радиооткрыть его. Чтобы он считался радиооткрытым, с него надо осуществить не менее полторы тысячи радиосвязей с радиолюбителями всех континентов.

В морозном тумане «всплывает» Макар, еще немного – и мы у него. Остров был нанесён на карты еще в 1736 году. На месте отметки жилья – одни только камни. Идем вдоль стены высотой метров двадцать на северную оконечность острова. В сумеречном небе блеснуло – маяк. Постоянно на связи Норильск, Сахалин. Находим подъем и лезем в «девятэтажную» гору: там что-то темнеет. И вот мы у цели. Моему взору представился вид: округлый бугор, остатки полярной станции, перевёрнутый разобранный вездеход, столбы, провода, различное оборудование. Где-то внизу под обрывом – деревянный скелет какого-то дома, а также остатки трактора.

* * *

Юрий говорит: «Пора начинать – ступаю ногой на NEW ONE: 71 градус 52 минуты северной широты и 138 градусов 25 минут восточной долготы». Он берёт микрофон и начинает работу. Первый на связи наш постоянный помощник Александр Пантюхов из Норильска – RAOBA. Следом Вячеслав с Сахалина – RAOFN. Затем в первой десятке: RA4PMO, UA9JO, RA6AX, UY5XE, UA1OIZ, I1JQJ, I2CBM, ON4IZ. Сначала по-русски. Наш друг из Германии Рольф DL6ZFG замыкает первый pile-up.

Экипажи двух вездеходов остались на месте полярной станции, так как это самое высокое место – тридцать семь метров над уровнем моря, а остальные спустились на триста метров ближе к берегу, где находилась небольшая рыбацкая избушка. Быстро откопали вход и проникли вовнутрь. Внутри печка, стол, деревянные двухъярусные нары, и всё размером, как купе в скором поезде. Нарубили дрова, затопили печь. Ребята наверху уже ставят палатку и пытаются установить антенну. Мы из домика отправляемся на помощь.

Владимир Семенович ставит палатку, ящики, стол, а Виталий Мазуркевич заводит «японца». Все остальные укрепляют антенну. Еще немного, и все

для работы готово: новый трансивер MARK V стоит на ящике с надписью «Осторожно – не кантовать!», гарнитура подключена, часы установлены по Гринвичу, лимончик нарезан...

Пора разогреться немного – кричим все дружно «Ура-а-а!», поднимаем российский триколор на мини-флагштоке, разливаем коньяк. Ну, с Богом, поехали! R3CA/0 «охотники» ждут с IOTA NEW ONE. Строка за строкой бегут позывные: UA6AAY, I2YDX, I2CBM, HB9RG, IK1GPG, I1ZL, I1SNW... Много Италии, Франция, Великобритания, вся Европа зовет. Что здесь творится – громадная «куча-мала»!

Проснулась Камчатка – UAOZC уже в логе, UAOFAl, UAOFZ с Сахалина зовут, на связи Сибирь – UA9MA, Красноярск, Ачинск. Прохождение идет с востока на запад. Остров в эфире почти семь часов, у нас 24 часа – ровно сутки. И вдруг HONDA глохнет не от недостатка бензина – вот это номер! Точнее, номера нет. Непривычно тоскливо. Никак не заводится: масло рекой. Что же делать? Юрий лихорадочно ищет выход: трансиверу нужно сетевое питание. С Виталием раскинули двигатель на мелкие части, «обхитрили» японцев, собрали опять, заменили диод, отключили защиту – все обошлось, через час Юрий опять в эфире. Он пытается без перерыва на отдых отработать максимально возможное количество связей.

Вместе с Иваном продолжили обследование острова. Были обнаружены даже «останки» дизельгенератора мощностью в 110 кВт чешского производства 1969 года. Когда-то на острове был маяк и потребности в электроэнергии были немалые. Из-за постоянного подмытия крутого берега со временем упали вниз два строения, напоминающие склады, и вездеход. Иван Кужеливский на обрыве обнаружил какую-то древнюю могилу, правда, она наполовину уже упала в море. С погодой повезло: солнце и мороз двадцать градусов.

По берегу много пуночек. Пуночка – весёлая птица. Весной она прилетает первой – это гонец весны, как скворец или грач в средних широтах. Среди апрельской пурги она чувствует себя превосходно. Эта птица всегда рядом с человеком, и это приятно, особенно когда рядом нет людей.

И снова на связи коллеги по клубу «Русский Робинзон» и просто друзья, все те, кому интересна эта земля. Удачно на связи Roger Balister G3KM. Юрий провел уже несколько сотен радиосвязей. Вот он – момент, есть AS-163. Сутки минули – в России затишье. Чуков торопит: пора собираться – надо льдами солнце встает.

Выбрасывая мусор из домика, на полке обнаружил коренной зуб мамонта. Размером и формой зуб напоминал буханку хлеба. Поперёк его рабочей поверхности возвышались извилистые рёбра, гребни, образуя мощную тёрку. Сохранилась даже эмаль голубоватого цвета. Василий пошутил: «Наверное, «Орбит» часто жевал!» Мамонт не может не вызывать интереса. Это не просто одно из млекопитающих, это символ целой группы животных недавнего прошлого.

Юрий Заруба доложил, что связей свыше полутора тысяч, наверное, неплохо – на «голый» трансивер и диполь. Фото на память, следы позывных на стене, автографы ручкой, показания приборов – хочу все запомнить. Спускаемся вниз, все поздравляют: не зря же экспедиция томила здесь. Шестнадцатого мая, проверив технику, свернув радиоточку и плотно пообедав, решаем пересечь Селяхскую губу. Губа названа по одноимённой реке, впадающей в залив, и означает «с гривой». В балке оставляем аварийный запас, прощальный гудок, монета с берега, чтобы, возможно, вернуться. Мы движемся дальше по морю на северо-восток к мысу Туруктах, в переводе с якутского – «с устоями подпорами».

Впереди по курсу виднеются вершины гор высотой более пятисот метров. Пересекаем Ванькину губу. Это древнее название, но кто такой был Ванька, никто до сих пор не знает. В этом месте древние землепроходцы постоянно стояли лагерем. Проходим полуостров Широкостан, берега обрывистые, красивой формы. Видно, что береговая черта постоянно меняется. При этом огромные куски берега, откалываясь, обнажают древний лёд вечной мерзлоты. Лёд от теплых лучей солнца интенсивно тает, поэтому образуются гроты и гигантские сосульки. Разрушающийся берег. Огромные ниши, карнизы. Трещины, которые не перепрыгнуть. Обвалившиеся блоки шириной в десятки метров загромаждают подножие берега. Картина наводит на мысль о каких-то катастрофических явлениях природы, возможно, о землетрясениях. Трудно поверить, что всё это сделало постепенное таяние льда под солнечными лучами.

Прошли реку Терют, в переводе – «устье». Впереди историческое место – мыс Чуркин. Здесь летом 1641 года был выброшен и разбит коч казачьего десятника Фёдора Чурки, пытавшегося пройти на Индигирку. В результате все погибли.

Хочется отметить, что кочи имели корпус яйцевидной формы, наиболее удобной для выжимания его вверх при сжатии льдами. Благодаря этой особенности иностранцы называли кочи круглыми судами. Название этого типа судна произошло от слова «коца», означающего ледовую защиту. Была специальная противоледная обшивка, располагавшаяся ниже ватерлинии. По ватерлинии нос и корма судна имели заострения около сорока и шестидесяти градусов соответственно. Арктические кочи, способные обеспечить плавание в условиях повышенной ледовой опасности, характеризовались сплошным рядом шпангоутов по всему корпусу, мощным укреплением бака и участков ватерлинии. Первоначально кочи строили без металлических сцеплений, вместо них применяли деревянные «гвозди» – нагели. Коч имел одну или две мачты, форштевень овальной формы и большой руль с румпелем внутри судна. Длина судна была около 25 метров и грузоподъёмность более семи тонн. На палубе располагались ворота – для снятия судна с мели, средства для водоотлива, карбасы и лодки. Таким образом, устройство и вооружение

коча было довольно сложным, и управление им требовало большого опыта и сноровки как кормщика, так и остальной команды. Парус площадью до 120 кв. метров позволял кочу проходить до 250 километров в сутки. Судно обслуживало 10 человек команды, а также на борту размещалось ещё до 30 человек. Наклонный форштвень помогал вытаскивать судно на лёд. Якорь применялся мореходами не только для стоянки на рейде. Если судно продиралось в полыньях между ледяными полями и не могло идти под парусом или на вёслах, то моряки спускались на лёд и заводили якорь, его лапу вставляли в выдубленную лунку, а затем, выбирая шпилем якорный канат, протягивали судно. Таким же образом они могли перетаскивать судно и через ледяные перемычки, применяя волок как на море, так и на суше. Поморский коч – кладёз народной мудрости, практическое воплощение опыта ледовых походов отважных мореплавателей.

Под мысом Чуркин проезжали большое строение ангарного типа, вокруг куча брошенной техники, емкостей, тросов и прочего металла, впрочем, ставшего уже металлоломом. По здешним масштабам что-то громадное – возможно, геологические, военные или морские дела.

За мысом Чуркин виднеется маяк по форме летающей тарелки, впереди Эбеляхская губа. «Эбелях» по-якутски – «бабушка». Погода очень хорошая, яркое солнце, небольшой морозец. Берега стали низкие, но сопки высотой более двухсот метров.

У береговой черты много следов всякой живности: волк, заяц, песец, россомаха. На берегу встречаем деревянные кресты, но что это – могилы или старинные навигационные знаки, неизвестно. Берега глинисто-песчаные, с мощными слоями древнего льда. При пристальном осмотре отвесных склонов замечаем остатки древних деревьев, некоторые из них синеватого цвета. Василий по этому поводу пошутил: «Теперь я знаю, из чего делают синьку!» Очень большие пласты ископаемого льда. Когда внимательно осматриваешь строение пластов почвы, в пустотах и трещинах между льдом замечаю остатки растений. Берег иногда состоял полностью из ископаемого, мутного льда. Пройдя реку Улар, берег резко поворачивает в сторону севера. Проехали более ста пятидесяти километров от острова Макар.

Впереди опять историческое место – мыс Святой Нос. Старинное русское название, имевшееся на картах ещё XVII века. Видимо, перенесено казаками-землепроходцами с запада, где имелось несколько мысов с таким названием. Святой Нос, вероятно, в смысле «заветный мыс».

Вечером, в 18.00, прибыли на мыс Святой Нос и на место одноимённой полярной станции. На берегу глубокий рыхлый снег и множество брошенных разрушенных строений. Обследовав открывшуюся нам картину, определяем дизельные склады, маяк, жилые помещения. Раньше было восемь домиков. На высокой горе, высотой четыреста метров, видны какие-то строения. Но я думаю, что это бывшая военная точка, так как наверх тянется трубопровод, и на

такой вершине, продуваемой ветрами, могли стоять только радиолокационные станции. В развалинах зданий на стенах ещё висят инструкции по противопожарной безопасности, подписанные начальником полярной станции Мешалкиным. Сейчас их «изучают» только белые медведи, следов которых тут множество. Обнюхав различные бочки, которых здесь немало, обнаруживаем солярку. Заправляемся горючим сомнительного цвета и направляемся прямо на мыс. На самом мысу маяк, уголки отражатели.

Тут граница, где кончается море Лаптевых и начинается Восточно-Сибирское море. Наши координаты 72 градуса 49 минут 40 секунд северной широты и 141 градус 24 минуты 24 секунды восточной долготы, на север от нас Ляховские острова и Новосибирские острова. Невысокие торосы подходят к самому берегу, погода отличная, яркое солнце. Историческое место, пролив Дмитрия Лаптева. Раньше я это место наблюдал на карте, а теперь любуюсь облаками, висящими над Большим Ляховским островом, до него всего полста километров. От мыса начинается берег с экзотическим названием Ойогос-Яр.

К северу от мыса Святой Нос, в Северном Ледовитом океане лежат Ляховские острова. Эти острова, расположенные довольно близко к матерiku, были известны русским ещё в XVII веке. Михаил Стадухин в 1644 году видел с материка большой остров. В 1759-1760 гг. на Большом Ляховском острове был якут из Усть-Янска – Этерикан. Имя этого якута можно найти на географической карте в названии пролива, омывающего Ляховские острова.

В шестидесятых годах XVIII столетия якутский купец Иван Ляхов между реками Хатанга и Анабара нашёл большие залежи мамонтовой кости. Поэтому он стал часто посещать эти места.

Весной 1770 года Ляхов снова отправился на побережье Северного Ледовитого океана к мысу Святой Нос. Его поразило большое количество оленьих следов, которые были заметны на покрытом снегом льду. Не прошло и недели, как Ляхову посчастливилось увидеть любопытное зрелище: откуда-то с севера по ледяному пространству океана на материк направлялось большое стадо оленей. Ляхов решил отправиться на поиски мест, с которых шли эти олени. Он на нарах, запряжённых собаками, пересёк пролив Дмитрия Лаптева и достигает довольно большого острова, получившего впоследствии название Большого Ляховского. Не удовлетворившись этим открытием, он снова отправился в путь и нашёл второй остров, который до него совершенно не был известен. Этот остров получил название Малого Ляховского острова.

В 1773 году Ляхов с открытого им острова идёт ещё дальше к северу и открывает большой остров, который получил название Котельного за оставленный там одним из спутников Ляхова медный котёл. На всех островах, открытых Ляховым, оказалось много мамонтовой кости.

Вернувшись на Большой Ляховский остров, Ляхов построил на нём из выкидного леса избу, где и перезимовал. Ляхов, получив от правительства

монопольное право промышлять на открытых им островах мамонтову кость и песцов, и в следующие годы неоднократно посещал острова.

В 1775 году на острова Ляховские отправляется землемер Хвойнов с поручением сделать опись островов. Так появляется первая карта Ляховских островов, составленная в 1808 году по данным Ляхова и Хвойнова.

Новые открытия в Новосибирском архипелаге привлекали внимание местных промышленников. В 1806 г. к правительству обращается якутский купец Прододьяконов со своим компаньоном Бельковым с просьбой разрешить промысел на островах, открытых компанией Ляхова. Министр коммерции граф Н. П. Румянцев, рассмотрев просьбу Прододьяконова и заинтересовавшись открытиями, запросил о них подробные сведения от иркутского губернатора. Не получив требуемого, Н. П. Румянцев дал средства на экспедицию, руководство которой поручил отбывающему ссылку в Тобольске рижскому чиновнику М. М. Геденштруму. Геденштром выехал на собачьих упряжках в 1809 году из Усть-Янска по льду и обследовал многие острова Новой Сибири, южное побережье было точно нанесено на карту.

Любопытно, что в 1811 году промышленник Яков Санников обнаружил на западном берегу острова Котельного остатки судна, отличавшегося своей конструкцией от судов сибирской постройки. На берегу стояла приспособленная для жилья деревянная изба. Подле неё находился высокий обетный крест с надписью. Предметы быта и детали судового снаряжения позволили заключить, что неизвестные русские мореходы побывали здесь в конце XVI – начале XVII века.

Новосибирская экспедиция, в исследованиях которой основная роль принадлежала Геденштруму и Санникову, завершилась в сложное для России время. Шёл 1812 год. Румянцев, председатель Государственного совета, государственный канцлер, министр иностранных дел и коммерции, должен был вести активную политическую игру, стремясь к тому, чтобы, если грянет война, Россия могла встретить её в наивыгоднейших внешнеполитических условиях. Проблема неисследованных земель была на несколько лет оставлена им без внимания.

Геденштром написал большое число трудов, посвящённых открытиям и исследованиям экспедиции и наблюдениям над природой Сибири. Он дал описание интересных археологических и палеонтологических находок на Новосибирских островах, высказал правильное суждение о границах лесов на Севере, дал данные о климате, отметил влияние на него Северного Ледовитого океана. Но ещё большую ценность имели его сведения о том, что Северный Ледовитый океан даже зимой не покрыт сплошным льдом. Впоследствии была открыта Великая Северная полынья.

Инициатива Румянцева в отправлении экспедиции Геденштрома, а затем экспедиции на бриге «Рюрик» для поисков Северо-Западного прохода нашла своё продолжение в экспедициях Врангеля.

В первой половине XIX века поиски Северо-Западного прохода являлись одной из важных географических проблем, Россия начала готовиться к её решению сразу же после завершения Первой русской кругосветной экспедиции. Необходимость русских исследований в районе Берингова пролива и к северу от него обуславливались как научными, так и политическими задачами. Притязания английского правительства на север американского континента и на северо-западные берега Америки не были секретом для государственных деятелей и моряков России.

В сферу экспедиционной деятельности Британского флота были включены и земли, которые предполагалось открыть в Северном Ледовитом океане. Тот факт, что Англия вслед за Россией включилась в поиски морского сообщения между Атлантическим и Тихим океанами, означал новый этап англо-русского соперничества в изучении северных берегов Американского континента.

В этой обстановке русское правительство приняло решение о подготовке экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив. В начале 1819 года А. Г. Сарычев, руководивший всеми гидрографическими исследованиями России, составил проект «экспедиции к Южному полюсу и Востоку».

К сожалению, до настоящего времени экспедиция к Южному полюсу и в Берингов пролив как единое научное предприятие России не анализировалось. Между тем, такое великое событие в истории географических исследований, как одновременная посылка двух дивизий в высокие широты двух полушарий, имеющих единую программу научных исследований, безусловно, заслуживает обстоятельного монографического исследования.

Интересно, как получили названия суда, которые готовились в столь сложную экспедицию. Строили шлюпы в Санкт-Петербурге. Царь Александр I, посетивший судоверфь при спуске на воду экспедиционных судов, сказал: «Благонамеренных, мирных открытий вам на востоке!» Чиновники, записывающие за государем каждое его высказывание, записали и эту фразу. И шлюпы получили названия: «Восток», «Мирный», «Открытие» и «Благонамеренный». Как я уже писал в первой книге, «Восток» и «Мирный» отправились на юг открывать Антарктиду, а другие корабли устремились в Тихий океан.

В 1819 году кругосветную экспедицию на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный», возглавил Васильев Михаил Николаевич. Задачей экспедиции был поиск морского пути из Тихого океана в Атлантический. В течение двух лет М. Н. Васильев пытался пройти от Берингова пролива по Северному Ледовитому океану на восток и на запад, но потерпел неудачу из-за тяжелой ледовой обстановки. В 1822 году обогнув Южную Америку, оба судна возвратились на родину.

Во время плаванья экспедиция Васильева описала берега Аляски между мысами Крузенштерна и Айси-Кейп (500 км), проследила течение, идущее

в северо-восточном направлении, открыла остров Нунивак, выполнила метеорологические наблюдения, собрала зоологические, геологические и этнографические коллекции.

Видимо, так устроен человек: когда кругом жара – хочется прохлады, когда кругом холод – мечтается о тепле. Вспомнилась широко известная телепередача «Последний герой». Участников высадили на необитаемые острова в теплых водах Карибского моря с задачей «выжить». Ласковое солнце, бурная тропическая растительность, берег песчаного пляжа, океанские воды рядом с Гольфстримом, купание в море, секс под пальмами, вареные морские омары, кокосы и бананы... Это «экстримом» называли?! Помните: «остров невезения в океане есть, весь покрытый зеленью, абсолютно весь...»? Там кормится куча народа: операторы, режиссеры, осветители, помощники, менеджеры богатого шоу-бизнеса. Своих «героев» они берегут: чуть что – тут же поспешат накормят, и окажут им помощь, отвезут на катере в тепличные условия и даже домой, за «баксы» продадут шоколадку или холодного пива. В таких условиях понятие «выживание» из борьбы за саму жизнь превратилось в совсем другое: выживание друг друга, вплоть до самого последнего, просто за деньги. ТВ-шоу, алчная игра, какая команда – каждый сам за себя?! Реклама тропических соков «J7», экзотический трюк, имеющий весьма отдаленное отношение к настоящим экстремальным путешествиям. Наверное, для масс это познавательно, и кто-то узнал, что есть такой остров, именуемый J7, в Архипелаге Бокас дель Торо в Панамской республике. Широта 8,5 градусов – самый экватор. Но я вот что скажу: все, что для «робинзонов» в радость, для этих J7-«героев» – смерть! Все они, включая «последнего», в условиях реального экстрима, без телекамер и помощников, в ледяной Арктике просто умерли бы в несколько дней (какой там месяц!). Северный Ледовитый – это им не лето. Да и летом выжить в Арктическом океане непросто – нужна подготовка. Не зря же заключенных ГУЛАГа ссылали в такие суровые места: даже не нужно строить тюремные стены, никто не рискнет убежать в заполярную тундру.

К юго-востоку стало заметно теплее: если в Янском заливе было под 25 – 30 градусов ниже нуля, то здесь уже минус 20 градусов. Останавливаемся на ночевку. По карте это место называется «Чай-Поварня» и существует, судя по году издания, давно. Добротное сделанное зимовье в виде домика-палатки, засыпанного снегом под самую крышу так, что торчит только труба. Копаем проход в глубоком снегу метра два с половиной. Над входом в дом-палатку прикреплен штурвал от какого-то корабля. Внутри все как положено: печка, полати, запасы еды в коробах – мука, соль, крупа. Рядом же рыболовные снасти, весла, капканы, суровая «роба», мешки с конфетами, самогонный аппарат, под досками крыши брезентовый верх. И – ба! – электропроводка. В углу киловаттный агрегат с аварийным запасом бензина. На полках газеты за лето 2001 года. Люди здесь бывают в сезон – охотники и рыболовы, за домом ледник.

На возвышенности виднеется высокий мемориальный столб с солидной табличкой, на которой написано: «ЧАЙ-ПОВАРНЯ – отсюда уходили на НОВОСИБИРСКИЕ о-ва промышленники и исследователи Арктики XVIII – XIX вв.». И подпись: «1991 г. клуб 67 градус». Я не слышал о клубе, наверное, из какого-то приполярного города, а может, просто символ, название «67» в виде «Полярного круга» – неважно сейчас. Главное – память. Спасибо этим людям, память хранят. От мемориального столба отличный обзор: видны берега Большого Ляховского, мыс Шалаурова – высшая точка Ляховских островов. Коля Никульшин обнаружил на берегу уникальные вещи – два больших куса мамонтовых бивня.

И в этом не было ничего удивительного, потому что именно в этом районе, на огромном пространстве в сотни километров располагается самое крупное на Земле «кладбище» мамонтов – гигантских животных, внезапно вымерших 11 – 13 тысяч лет назад. Впрочем, учёные называют разные цифры, увеличивая возраст останков мамонтов и других крупных животных, погибших от какого-то планетарного катаклизма, до 32 тысяч лет. «Кладбище» это простирается от Тикси до Певека и Магадана и на север – до Новосибирских островов. На всём побережье моря Лаптевых даже существовал промысел – сбор клыков мамонта. Об этом свидетельствуют и географические названия: мыс Мамонтов Клык (западнее Оленёкского залива), мыс Мамонта (Быковский полуостров), Мамонтовы озёра (там же).

На мысе Мамонта тунгус Осип Шумахов в 1799 г. обнаружил торчавший из берегового обрыва, скованного мерзлотой, бок почти целого мамонта. Осип терпеливо ждал несколько лет, пока мамонт вытаял полностью и скатился на прибрежную отмель. Тогда он отрубил десятипудовые клыки и выгодно продал их в Якутске. В 1806 году о находке случайно узнал находившейся здесь проездом адъютант Петербургской Академии наук Михаил Адамс. Он находился в свите посольства Ю. А. Головкина, направленного в Китай почти одновременно с посольством в Японию. Адамс выехал на берег Северного Ледовитого океана в сопровождении промышленника Н. С. Белкова, где из ледяного обрыва мыса Быковского собрал останки мамонта и доставил их в столицу. Так был получен первый в России полный скелет этого вымершего животного, который хранится в Зоологическом музее Академии наук в Петербурге. Недавно с помощью радиоуглеродного метода определили, что находке Адамса 32 тысячи лет. Но самое главное, он предложил снарядить экспедицию, считая, что изучение новооткрытых земель принесёт большую пользу географии, геологии и астрономии.

Мамонтовая кость по цвету напоминает сливочное масло. Или матовый светло-желтый янтарь. И кажется невероятным, что она пролежала в мерзлоте никак не меньше ста веков. Мамонтовая кость прочна, красива, её легко обрабатывать – пилить, резать, шлифовать. Как и столетия назад, сибирские

оленоводы делают из неё застёжки и другие части оленьей упряжки. Ножам и рукояткам ножей из этого материала гордятся все местные охотники.

Мамонтовой кости на Ляховских островах немало. За сезон 1809 года сибирский промышленник Яков Санников вывез отсюда на материк 250 пудов отборных бивней. А еще позже он вместе с добычей привез сообщение о загадочной земле (Земле Санникова, как ее потом назовут), которую заметил далеко на севере.

На протяжении двух с половиной столетий кость с Новосибирских островов вывозили тоннами. И казалось, бивням, вытаивающим из ледяных стен, конца не будет. Одному купцу, попавшему на Большой Ляховский, сгоряча даже померещилось, что остров весь состоит из мамонтовых костей, смешанных со льдом и песком. Выяснилось, что за 250 лет были добыты и проданы клыки почти сорока семи тысяч животных. Стоимость мамонтовой кости колебалась в пределах от 20 до 60 рублей за пуд.

В начале XX века молодой исследователь Владимир Обручев работал в геолого-географической экспедиции на севере Якутии. От местных жителей Обручев услышал о загадочной земле, лежащей далеко в Ледовитом океане. Говорили, что именно там нашли себе приют исчезнувшие несколько столетий назад родственные якутам племена онкилонов.

Первым из россиян неведомую землю увидел на горизонте в 1811 году промышленник (от слова «промышлять») Яков Санников, добывавший песка на Новосибирских островах. По словам охотника, над морем поднимались высокие каменные горы. Потом загадочные вершины скрыл туман.

Теперь можно вернуться к земле, которую Яков Санников видел в море к северу от острова Котельный. Как известно, упоминание о ней послужило поводом к продолжительной дискуссии. Русский полярный исследователь Эдуард Васильевич Толль в 1886 году подтвердил достоверность слов Санникова, отметив на том же самом месте «четыре плоскоконические столбовые горы с примыкавшим к ним низким подгорьем». Загадочная земля была даже нанесена на карту с координатами: 77 градусов 30 минут северной широты и 142 градуса 20 минут восточной долготы. Картина была настолько четкой, что Э. Толль определил расстояние до гор (около ста пятидесяти вёрст, или полтора градуса по широте). Позже, в начале XX столетия, горя желанием доказать свою правоту, Э. Толль организовал в этот район еще одну экспедицию, из которой не суждено было вернуться ни ему, ни его спутникам. Все последующие попытки найти Землю Санникова оканчивались безрезультатно. Никаких следов суши в точке, отмеченной Э. Толлем, обнаружить не удалось.

В Арктике наблюдаются необычные природные явления, получившие название рефракции. Благодаря преломлению лучей в атмосфере в отдельные часы, особенно весной, бывают видны на расстоянии нескольких сотен

километров отдельные горы и возвышенности островов и берегов Северного Ледовитого океана.

Так закончились поиски Земли Санникова, предпринятые Э. Толлем. В его лице Россия потеряла замечательного путешественника, шестнадцать лет стремившегося ступить на неизведанную землю. Но ступить было не на что. Толль к концу экспедиции сам пришёл к такому выводу.

Обручев знал все это – и в начале 20-х годов взялся за научно-фантастический роман о таинственной суше. Он сделал Землю Санникова теплой, покрытой лесами и лугами в кольце гор, но, будучи прежде всего ученым, постарался обосновать возможность такого феномена. Землю, где, по Обручеву, жили и пропавшие онкилоны, и последние мамонты, согревал вулкан. А то, что действующие вулканы встречаются под самыми высокими широтами Севера, науке известно давно... Когда писался роман «Земля Санникова», о реальной природе ее гор в мире не знали еще ничего. Следующие десятилетия принесли разгадку... и разочарование. Ледокол «Садко» в 1937 году прошел возле предполагаемого острова и с юга, и с востока, и с севера, но ничего, кроме океанских льдов, не обнаружил. По просьбе академика Обручева в тот же район были посланы самолеты. Но даром старались летчики. Никаких уточнений к атласам Заполярья. Белая равнина...

Прошли десятилетия, и к северу от Новосибирских островов было найдено обширное мелководье! Приговор ученых гласил: Земля Санникова, возможно, существовала, но исчезла.

Современные гидрографы сумели «поднять со дна» Землю Санникова. С 1970 года она есть не только в книгах, но и на картах! Это гигантская банка, небезопасная для мореплавателей, оставшаяся на месте ледника. Растаял он менее ста двадцати лет назад, барон Толль мог еще видеть в бинокль ледяную громаду... По расчетам, Земля была плоской, высотой не больше 50 метров над уровнем моря. Были и горы на Земле Санникова... тоже ледяные! Но не свои, а пришлые. Айсберги. Тысячи их величаво плывут по просторам Арктики, когда лето освобождает морские дороги. Три-четыре великана вполне могли сесть на мель у берега острова – и веками вводить в заблуждение промышленников и ученых. А потом море расправилось с айсбергами и с пленившим их островом.

Недавно в Калининграде на 7-м Международном конгрессе истории океанографии впервые официально признали существование мифологической Земли Санникова. Ученые заявили: она была, по крайней мере, до 1935 года.

– В том, что Земля была, но потом пропала, я не сомневаюсь, – говорит доктор географических наук профессор Валерий Глушков. Вопрос, какого она происхождения. Если вулканического, то существование человеческих поселений там вполне объяснимо. Единственное документальное подтверждение наличия таинственной земли есть в отчетах Северной полярной эскадрильи. В 1935-м году летчик во время полета за бортом самолета заметил

громадную сушу, не обозначенную на карте. Он зафиксировал координаты и по возвращении на базу доложил: открыл Землю. Через месяц несколько самолетов вылетели ее искать и не нашли из-за густого тумана. Указанные летчиком координаты совпадали с местонахождением предполагаемой Земли Санникова.

Ориентируясь по этим же координатам, к месту, где летчик видел землю, в 1985 году на гидрографическом судне подошел океанолог Сергей Кассель. Острова экспедиция не заметила, но ученые провели различные замеры.

Анализ совершенно четко показал, что совсем недавно на этом месте была суша. Земля могла просуществовать очень долго незамеченной. Барон Толль писал в своих дневниках: «Вокруг стоят такие туманы, что можно тысячу раз пройти мимо Земли Санникова и не заметить». Эти туманы многие ученые считают признаком действовавшего вулкана. Тепло, которое он выделял в атмосферу, смешивалось с холодным воздухом моря Лаптевых. Так образовывался туман. А туманы севернее островов Анжу не наблюдались уже 60 лет. Как раз с момента, когда перестали видеть Землю Санникова. А причиной их исчезновения может быть только извержение вулкана, который ушел под воду вместе с островом.

А вот что рассказал мне Александр Васильевич Бурмистров, полярник, океанолог, несколько лет проработавший на Чукотке: «Об острове Беннетта хочется рассказать поподробнее, потому что в 80-х годах XX века он преподнёс учёным сюрприз, поставивший их в тупик и всколыхнувший разговоры о Земле Санникова.

Американский спутник вдруг зафиксировал странный шлейф тёплого воздуха, тянувшийся от острова Беннетта на восток. Я в то время работал океанологом на Чукотке и непосредственно был причастен к исследованию этого феномена. Мы стали подробно изучать советские космические снимки, сделанные в инфракрасном спектре, и тоже обнаружили этот шлейф, которому раньше не придавали значения. Неизвестно откуда взявшийся тёплый воздух мог свидетельствовать о некоторой вулканической деятельности в этом районе Арктики, что тянуло на мировую сенсацию.

Позже на острове работали учёные-вулканологи, которые обнаружили не саму вулканическую деятельность, а некие конкреции – минеральные образования, которые могли свидетельствовать о вулканизме. Экспедиция, впрочем, была краткосрочной.

Всем самолётам ледовой разведки было рекомендовано по возможности пролетать над таинственным островом и проводить его тщательный визуальный осмотр. Мне довелось тоже его осматривать с высоты нескольких сот метров. Это небольшой вытянутый скалистый остров с высокими и крутыми обрывами и ровной столообразной поверхностью. Был апрель, остров со всех сторон окружён сплошным ледяным покровом, однако в небольшой бухточке была чистая вода, что говорило о некоем источнике тепла. Во всяком случае, для

меня после этого стало ясно, что легенды о Земле Санникова не лишены оснований.

Насколько мне известно, больше никаких экспедиций на остров Беннетта не посылалось, да и вообще российское присутствие в Арктике здорово свернулось...

Последняя экспедиция на поиски Земли Санникова была организована совсем недавно. Сенсацией стало обнаружение учеными на острове Жохова остатков поселений древнего человека, возраст которых 8-9 тысяч лет. Похожие были найдены в 1956 году на острове Беннетта. Эти острова окружают Землю Санникова и считаются ее аналогом, только без вулкана.

Стоянки похожи друг на друга и хорошо сохранились. Учитывая, что все современные острова – вершины гор, стоящих на суше, которой Северный Ледовитый океан был 10 тысяч лет назад, не исключено, что такие поселения могли сохраняться и на Земле Санникова. Только с живыми людьми. Ведь люди с найденных нами стоянок куда-то ушли. Вполне логично предположить, что ближе к теплу. Значит, к островообразующему вулкану, как рассуждает Волынкин. Ловя рыбу и разводя скот, небольшая группа людей вполне могла существовать в подобных условиях до извержения. Проверить это очень просто. Надо только опустить батискаф в море в точке с известными координатами.

Предложением уже заинтересовался Университет океанологии и океанографии Сан-Франциско. Экспедиция по поиску Земли Санникова намечена на лето 2005 года.

Ряд островов в море Лаптевых существовал, но со временем исчез. Остров Фигурина исчез в начале прошлого века. Острова Васильевский и Диамида – во время Второй мировой войны.

В 1823 году лейтенант русского флота Петр Анжу высадился на расположенном в море Лаптевых острове Семеновском и отметил, что тот достигает почти 15 километров в длину. Когда в 1912 году к Семеновскому подошел корабль «Вайгач», оказалось, что остров стал в три раза короче. Прибывшие сюда еще через двадцать четыре года гидрографы убедились, что его протяженность не превышает двух километров. Остров Семеновский пропал в 1955 году прямо на глазах моряков судна «Ляг». Они шли зажигать на острове маяк и были потрясены, когда, не обнаружив острова, увидели верхушку маяка, медленно уходящего под воду. На месте острова осталась только песчаная отмель.

Семеновский растаял. Не в тумане и не в романтической дымке – растаял физически, потому что состоял из... подземного льда. Точно так же – раньше или позже – исчезли в море острова Меркурия, Фигурина и некоторые другие. Многие исследователи считают, что то же самое случилось и с Землей Санникова. Объясняется все просто. Многие арктические острова состоят не из скал, а из вечной мерзлоты, поверх которой за многие тысячелетия был нанесен

довольно высокий слой грунта. Но со временем морская стихия, подтачивая берег, постепенно «съедает» весь остров. И он буквально растворяется в воде.

В 1915 году Л. С. Старокадомский сделал фотографию, которой суждено было стать уникальной. На ней изображен береговой обрыв острова Васильевского – географического объекта, не существующего в современной природе. Да, Васильевский тоже исчез на глазах одного поколения, оставив после себя лишь небольшую песчаную отмель.

Подтаивают острова Новосибирского архипелага, в том числе и Большой Ляховский, который, как оказалось, состоит все-таки не из мамонтовых костей, а на три четверти из льда. Скорость отступления ледовых берегов в некоторых случаях достигает 20 – 30 метров в год – они сокращаются, как шагрeneвая кожа. Кстати, на космических снимках эти участки и впрямь напоминают испещренную рябинками кожу, которую раньше называли шагренью. Такое впечатление создается из-за многочисленных провалов и пустот, вызванных протаиванием ископаемого льда.

Острова на ледяной «подушке» – явление парадоксальное. Их происхождение остается предметом острых дебатов. Это совсем не то, что «обычная» мерзлота. Мерзлота – вещь достаточно хорошо изученная и по своему надежная. Если она оттаивает, объем грунта изменяется в допустимых пределах, потому что льда в ней немного. А на островах-призраках он составляет до 90 % объема и лишь слегка прикрыт сверху метровой прослойкой наносной почвы.

По соседству, где сегодня плещутся холодные, но неглубокие воды Чукотского и Восточно-Сибирского морей, тоже тянулись сухопутные просторы. Пожалуй, в том, что здесь в то время была суша, сомневаться уже не приходится. Вопрос об осушении арктического шельфа относится к общепринятым истинам. Но среди специалистов идут острые дискуссии о том, как именно выглядела эта земля. Точнее, спор ведется о происхождении ледового зеркала Арктиды, фрагменты которого ныне обнажаются в берегах тающих островов. Мотивы исчезнувшей суши можно уловить и в преданиях прибрежных народностей, например, кереков (не путать с коряками!) – одного из древнейших, если не древнейшего народа Чукотки, дожившего до наших дней.

Наверное, не случайно именно у кереков (и только у них!) сохранился странный обряд морского погребения умерших, который не известен ни у кого из народов, пришедших на побережье Берингова моря позднее. Опуская тело соплеменников в морскую воду, керекы всегда напутствуют его словами: «Пошел к предкам». Не значит ли это, что земля предков осталась под водой?

Вдоль крупнейших рек Восточной Сибири – Лены, Алдана, Индигирки – обнаружены следы гигантских коридоров выдувания, достигающих несколько сот километров в длину. По ним полярный антициклон запускать «щупальца» вглубь континента. Мощные потоки арктического воздуха текли на юг, неся

с собой струи пыли и песка. Обнаружены груды камней, истертых этой песчаной поземкой, словно наждаком. И, что самое поразительное, среди них встречаются тысячи орудий каменного века, точно таким же образом обточенных ледяными ветрами. Значит, в этой дикой пустыне или где-то рядом с нею все-таки жили люди.

Тем временем в зимовье готовят застолье – сегодня праздник, нужно отметить вчерашний успех на Макаре. Да и наша находка «Чай-Поварни» тоже большая удача – она означает место для стряпни и отдыха проезжающих.

Пока готовили еду, Афанасий рассказал мне, как эскимосы делают для себя мороженое.

- Приготовление эскимосского мороженого – дело сложное. Для этого эскимосская женщина должна иметь под рукой смесь жиров тюленя, моржа и нарвала. Моржовый и тюлений жир замораживают, нарезают узкими полосками и толкут, чтобы разрушить жировые клетки. Затем массу помещают в горшок и подогревают до температуры воздуха, в котором идёт приготовление. Масло медленно отделяется от волокнистой, похожей на свиной фарш массы. Затем хозяйка берёт нутряное сало оленя, нарезает кусками и отдаёт своей дочери, которая добросовестно пережёвывает эти куски, пока не разрушатся жировые клетки. Пережёванная масса кладётся в длинный горшок и помещается над огнём. Вытопленное сало по капле смешивается с приготовленным ранее маслом моржа и тюленя, похожим на рыбий жир. Это основа эскимосского мороженого. Для придания изделию аромата хозяйка добавляет приправы. Обычно это кусочки варёного мяса, цветки различных трав. Мороженую траву мелко режут, дают ей оттаять, а затем с кусочками варёного мяса добавляют к жировой смеси. Всё вместе образует пасту цвета фисташки с пятнышками, напоминающими давленные фрукты. Смесь остужают и примешивают снег. Массу взбивают, и она, постепенно замораживаясь, делается прозрачной. В готовом виде она очень похожа на обыкновенное мороженое, но с привкусом рыбьего жира.

Афанасий ловко отрубил от рыбыны голову, содрал со спины кожу, и в чашку полетели тонкие, словно хрустальные, стружки белой мякоти. Они на лету свёртывались в трубки. Соль с черным перцем – и я вкушаю сырой рыбной строганины. Тает во рту. Варится каша с оленьей печёнкой. Печурка весело потрескивает дровами, благо, плавника много на берегу. В зимовье тепло располагает к долгим застольным беседам за чаем. Каждый хочет рассказать самые интересные моменты из своей жизни, поделиться своим опытом. И самое интересное, что человек из другого города рассказывает о своих друзьях и попутчиках, а я кое-кого из них знаю и видел. Вправду говорят, Земля не такая уж большая. Мы – команда. И все помнят об этом: разными путями пришли в экспедицию, но случайных людей с нами нет, каждый – профессионал в своем деле.

В самом углу, там, где обычно ставят иконы, заполняем пробел – ставим трансивер «MARK- пятый» на полку. Антенна на деревянной мачте – провода «Inverted V», по всему видно, метров под двадцать с лишним плечо. Агрегат заведен и негромко жужжит в снежном домике: в доме стало светло. Устраиваемся спать поудобней – завтра рано утром вставать. Снаружи северный ветер и завывает снежная вьюга, а внутри благодать: крепкие стены, темнота ночи, лед тает на печке, водою шипя, теплом сон пеленает...

Весь следующий день, 17 мая, проводим в дороге. Экспедиция продвигается на восток по побережью Восточно-Сибирского моря, вдоль Берега Ойгос-Яр. По карте безлюдье, только геодезические знаки на высотках и охотничьи балки километров через сотню-другую. Каждые два часа нас «ведет» и берет текущие координаты Александр Бородулин UA9JO из Антипаюты. Он встречал экспедицию у себя на Ямале, провожал дальше в Дудинку и сейчас продолжает следить за походом колонны. Владимир Семенович сам на связи R3CA/O/Машина и передает в штаб экспедиции последние новости.

Во время остановки, когда потребовался ремонт одной из машин, Юрий Заруба дал мне свой телефон, чтобы я позвонил отцу. Как было приятно с маршрута услышать родной голос. Конечно, получил нагоняй от отца, что нет от меня никаких вестей уже долгое время. Но как я объясню, что не то что нет поблизости телефона, а людей встречаем через пятьсот километров?.. Успокоил его, как мог, и попросил передать привет семье.

Издалеко виден шест над избушкой, это антенна, металлический отражатель сигналов радара. На карте просто черный квадратик без названия. В жизни путешественника есть одна бесспорная прелесть – в любое время он может оборвать свой путь и сказать себе: «Здесь будем ночевать». Старое брошенное зимовье – простая бревенчатая четырехстенная изба, без чердака, без сеней, вход сразу, по центру ржавая железная печка, нет рам и все завалено снегом до потолка. К жилью она непригодна, здесь давно не ступала нога человека. Как казалось в начале – внутри слишком уж сыро и холодно. К ночи морозец крепчает, почти минус двадцать, работаем шанцевым инструментом БСЛ, то есть Большой Совковой Лопатой. Вместо стекол на рамы натягиваем прозрачную пленку. Чистим трубу в желании согреться от печки. Наконец, снег полностью удалён из избушки, прочищена труба печки, с побережья доставлено много дров. Через некоторое время становится тепло, можно развесить вещи для просушки. Здесь же готовим сытный ужин и подкрепляемся спиртом 1:1, организм теплеет изнутри. Сушим вещи, и замечаю над входом заиндевелую табличку: «Здесь проходила экспедиция на собачьих упряжках к Земле Санникова в составе: Валентин Ефремов и Владимир Огнев 18. 05. 1991 г.». И ещё записано рядом девять фамилий, но, видимо, сезонных рыбаков. Вот это находка, все сохранилось! Определяем точные координаты: 72 градуса 34 минуты 5 секунд северной широты и 144 градуса 58 минут 57 секунд восточной долготы.

Уже перед сном завязался разговор о том, как изменялся климат за тысячелетия. Каких-то несколько десятков тысяч лет тому назад здесь был совсем другой пейзаж и совсем другой климат. Климат в том или ином районе Земли, как известно, зависит от географической широты, то есть от продолжительности светлого времени суток (зимой в полярных областях – полярная ночь, то есть солнце вообще не восходит) и от угла подъёма светила над линией горизонта (в полярных областях даже летом солнце не поднимается высоко в небо, а в полярный день ходит по кругу над линией горизонта).

Поскольку раньше в Арктике был чуть ли не тропический климат, то это значит, что здесь была другая географическая широта, а Северный и Южный полюса располагались в другом месте.

И сразу вспоминаются тексты восточных эзотериков, та же Блаватская, которая писала о внезапных сдвигах географических полюсов Земли, то есть о почти одномоментном изменении оси вращения нашей планеты. Таких сдвигов на памяти человечества было четыре, и по времени как бы уже должен приближаться пятый. Вспоминаются и древние тексты ацтеков и майя, легенды других народов об апокалипсисах, и везде встречаются не совсем понятные строки о «беспорядке среди звёзд», о том, что «небо упало» или «солнце упало». Это как раз и свидетельствует о резкой смене географической широты.

Смена местоположения полюсов способствует интенсивному таянию ледников и морского ледового покрова, которые вдруг оказались в тёплой зоне, что вызывает, в свою очередь, «всемирный потоп», воспоминания о котором есть в легендах практически всех народов Земли.

Есть учёные, которые придерживаются иной версии изменения климата – резкий сдвиг (проскальзывание) земной коры. В этом случае ось вращения Земли остаётся прежней, но целые континенты тоже оказываются вдруг не на своей широте.

Есть и космические версии изменения климата Земли: огромные метеориты, глобальный парниковый эффект и т.д.

Климат менялся не только в Арктике. В Антарктиде обнаружены ископаемые леса, окаменелости тропической флоры. И, кстати, обнаружены древние карты Антарктиды, не покрытой ледниками. Данные современной сейсмической разведки позволили составить карту этого материка, мысленно сняв с него ледниковый покров. И оказалось, что карты XVI века Оронтеуса Финиуса и Пири Райса даже в деталях совпадают с современными картами. Результаты бурения в море Росса (Антарктида) наглядно доказали, что ранее 4000 года до нашей эры в это море впадала большая река, о чём свидетельствуют мелкозернистые отложения в кернах. Сейчас всё больше склоняются к мысли, что Атлантида – это древняя Антарктида, вдруг «сошедшая» со своей широты.

Как говорилось выше, во время некоего глобального катаклизма в зоне вдоль современного Полярного круга внезапно, в одночасье, вымерли практически все животные. Об их внезапной гибели свидетельствует большое количество замороженных туш с неповреждёнными мягкими тканями и с ещё не переваренной пищей в желудке. Причём эта «зона смерти» простирается от нашей Сибири до Аляски. И в Сибири, и на Аляске совсем не в давние времена оттаивали туши мамонтов и кормили ими ездовых собак, а бифштексы из мяса мамонтов даже фигурировали в аляскинских ресторанах.

Если попытаться восстановить ту глобальную катастрофу, то получится примерно следующее. Здесь росли крупные деревья, и вообще, растительность была богатой. Жили в этих лесах и люди. Катастрофа прищлась на один из зимних дней. То ли из-за сдвигов оси вращения Земли, то ли из-за проскальзывания коры Земли, но эта зона в считанные минуты или часы оказалась совсем на другой широте. Всё живое погибло именно от сдвига, который сопровождался землетрясениями, ужасным подземным гулом, внезапными наводнениями и тому подобным.

Вот что пишет американский профессор Хиббен из университета Нью-Мексико: «В вечной мерзлоте Сибири и Аляски можно встретить свидетельства атмосферных возмущений ни с чем не сравнимой мощи. Мамонты и бизоны были разорваны на части и скручены так, будто в ярости действовали какие-то космические руки богов. В одном месте мы обнаружили переднюю ногу и плечо мамонта; на почерневших костях всё ещё держались остатки мягких тканей, примыкающие к позвоночнику вместе с сухожилиями и связками, причём хитиновая оболочка бивней не была повреждена. Не обнаружено и следов расчленения туш каким-либо орудием. Животных просто разорвало и разбросало по местности, как изделия из плетёной соломки, хотя некоторые из них весили несколько тонн. Со скоплениями костей перемешаны деревья, тоже разорванные, скрученные и перепутанные. Всё это покрыто мелкозернистым пльвуном, впоследствии намертво замороженным».

Поверженную катаклизмом Землю в «новых» полярных областях охватил сорокаградусный мороз, погубивший тех, кто, может быть, чудом ещё выжил. Вода превратилась в лёд, земля покрылась снегом. Произошло это, по мнению американского профессора, 11 – 13 тысяч лет тому назад.

Восемнадцатого мая стартовали в полдень, предварительно осмотрев все важные узлы наших пневмозедеходов. Дальше наш путь планируем в устье реки Индигирки. Юрий Заруба пока не определил место положения конкретного острова для радиооткрытия. Предположительно это может быть остров Немкова либо остров с «романтическим» названием Остров Смерти. Что в настоящее время ассоциируется с африканским «берегом скелетов».

Движемся по полуострову Макрушина Стрелка. Наши координаты: 72 градуса 27 минут 57 секунд северной широты и 145 градусов 43 минуты 35 секунд восточной долготы. До очередной цели, а именно Острова Смерти, нас

отделяют 207 километров. Полуостров Макрушина Стрелка назван русскими промышленниками в память якутского казака Меркурия Вагина, убитого здесь вместе с сыном Михаилом и Я. Пермяковым в 1712 году взбунтовавшимися казаками.

Уходя на восток, потихоньку спускаемся к югу: теплеет, погода хорошая, снег на солнце искрится, температура всего минус 10 градусов. Если смотреть на карту, то здесь масса озёр, как в какой-нибудь Карелии, но одни с пресной водой, а другие – с солёной. Дело в том, что берег почти вровень с уровнем моря, и при приливах или накатах морской воды во время северных ветров местность заливается морской водой. Озёра с низкими берегами заполняются солёной водой, озёра, расположенные чуть выше, остаются пресными. И в тех и других водится рыба, но везде разная. Часто встречаются брёвна: одни прибило волнами с моря, другие принесла река Хрома. Справа от нас Омулляхская губа, на более чем шестьдесят километров вдаётся она в берег. В половодье вода здесь заливает огромную территорию. Омулляхская губа и Хромская губа соединяются у мыса Овальный. Именно здесь опять неполадки с прицепом, и опять сварка. Мы уже так натренировались к проведению ремонтных работ, что времени уходит с каждым разом всё меньше и меньше.

В этом районе арктической Якутии на мысах остались навигационные знаки с уголковыми отражателями. Когда-то суда, идущие Северным морским путём, использовали их для уточнения своего местоположения: радиолокационный луч отражался от этих знаков и высвечивался на экране судовых РЛС. Отражательная способность этих отражателей осталась, да только последнее судно по Северному морскому пути прошло почти десять лет назад.

Читаем по карте курсивом: радиомаяк «Китисно». Прямо по курсу похода, но не на побережье, а в глубине территории. Подъезжаем поближе, уже антенны видно в бинокль, все равно тишина. Много строений, приличный со стеклами дом, на крыше четыре блестящих стрелы «волновых каналов» направленных в небо на юг – спутниковое телевидение, неподалеку высоченные мачты, метеоплощадка, в отдалении баня – все есть для жизни. Нет людей. Все брошено, и только ветер гуляет кругом. В сених громадный снежный ком – так, что дверь не открыть. Сзади разбито окошко и медвежьих следы: приходил белый медведь – живая легенда, мистический образ, символ Арктики, выдающееся творение природы. Нам, в отличие от властелина страны льдов, удалось пробраться внутрь и расчистить проход. Все кругом заморожено – вещи, приборы, посуда. Иней на потолке, но в целости книги, журналы. На стенах плакаты из прошлого, календари, карта района на синей кальке. Да, так и есть – метеостанция, она же радиомаяк «Китисно» с поддержкой из Чокурдаха. Находим вахтенный журнал – последняя запись поздней осенью 1990 года. Журналы метеонаблюдений с колонками цифр радиограмм за все предыдущие годы. Быстро наводим порядок: Кужеливский и я разводим

примусы и кушать готовим, Никульшин колдует с кирпичной печью (ранее топимой то ли дровами, то ли соляркой, так как она не горит), Чуков с Ильёй выбрасывают снег из помещения, Афанасий мастерит окна, закрывая их полиэтиленом. Пришлось почти разобрать, прочистить от двенадцатилетнего снега печку и снова сложить. Мы здесь собираемся заночевать, нам нужны тепло и мало-мальский уют. Да и просто восстановить для жилья дом, ведь, может быть, кто-то заедет сюда отдохнуть после нас.

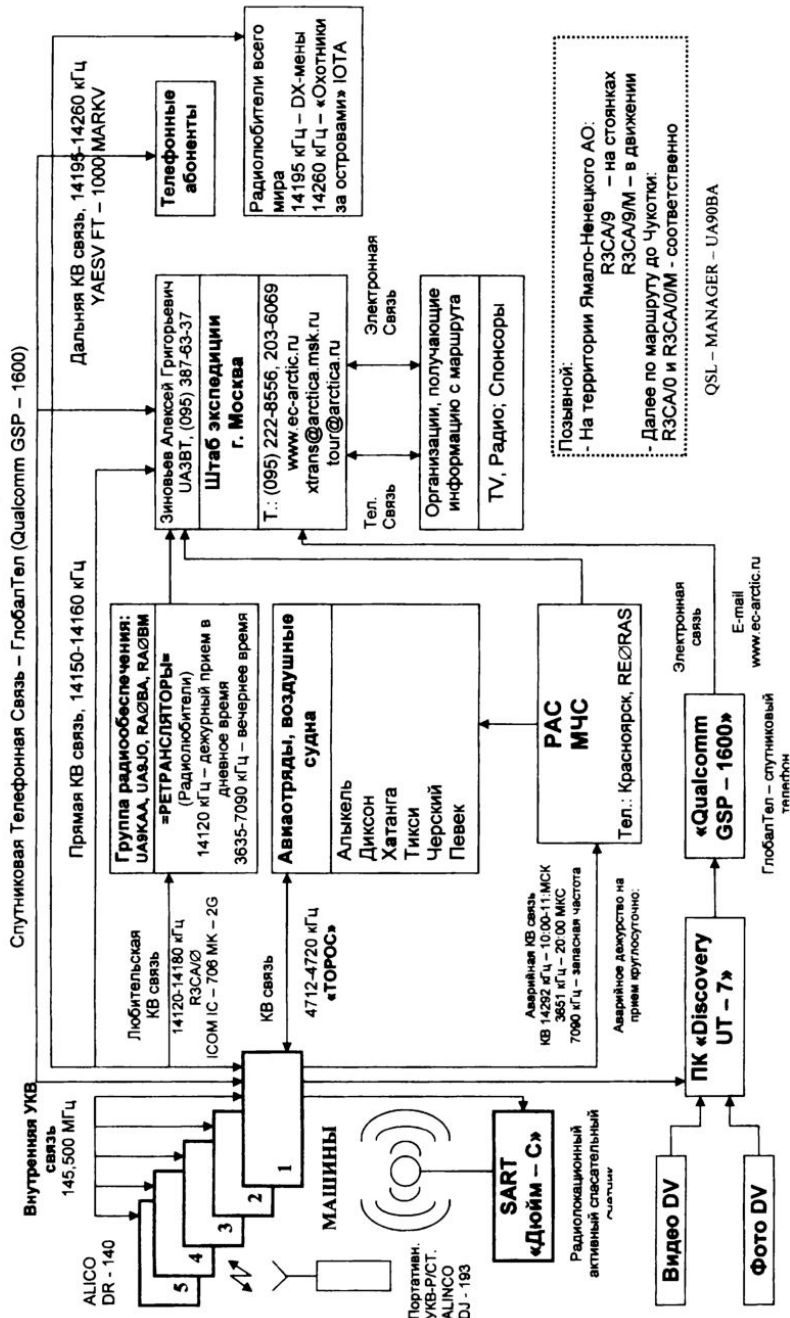
Наш радист Юрий разворачивает связь – трансивер на стол, кабель в окно, где подцепляется к длинной местной антенне, заводим движок, но стрелки на месте, трансивер молчит. Наверное, неисправен кабель питания. Выходим наружу и видим, HONDA весело без нагрузки работает, но нет напряжения. С помощью мощной отвертки и пассатижей разбираем сам генератор и видим, что агрегату «хана»: сгорела пара обмоток на статоре. Изливаем весь российско-белорусский лексикон в сторону «восходящего солнца». Не знают японцы наших реалий: слаба изоляция их проводов от нашей всепроницающей влаги. Запасного провода нет. Пытаемся разыскать среди местного хлама хоть что-то, похожее на обмоточный провод. В груде железа – блоки от радиомаяка АРМ-250, катушки анодных дросселей с выходного каскада ЯМ-70 не годятся совсем, хотя блок согласования вполне исправен и даже на шильдике риски 150 – 300 кГц. То, что нашли в сетевых дросселях – просто слезы. Если провод перемотать, выкинуть сгоревшую часть, включить напрямую – напряжения явно не хватит до нормы. Решаем не рисковать, оставить до острова, или, может, что по пути попадетсЯ. Кто знает, что такое ручная намотка неразборных трансформаторов, тот может понять.

До Острова Смерти 118 км. Наша цель по-английски тоже мрачно звучит: island Death. На смерть посылают, смерть причиняют, но чтоб самим добровольно стремиться к Смерти?! Игра слов, конечно, но ведь остров почему-то так зловеще называется? Может, кто-то погиб, утонул, открывая, рыбак или моряк, а может, и вовсе трагедия места, кто знает сейчас? Вспомнился Берег Скелетов в ЮАР – читал в детстве давно журнал «Вокруг Света» про Южную Африку, про Намибию, песчаную пустыню, погибших матросов, живых каннибалов... Тяжелые мысли.

В отличие от других станций, на этой осталось много забавных бумаг и документов, в том числе «бортовой журнал». Последние записи таковы, будто всё происходило на заре освоения Арктики. «Еды осталось мало, – пишет безымянный автор. – Если в ближайшее время за нами не прилетят, будем уходить». Далее запись гласит, что уходить пока раздумали, так как поставили брагу, чтобы отметить последний раз на родной станции день рождения некого Николая. Пили три дня в усмерть. Все эти дневники и документы мы взяли с собой для возможного опубликования. Ночью совсем не мог уснуть, какие-то тревожные мысли на различные темы. Оделся и побродил по окрестностям полярной станции. Представил себе, как тут жили и работали люди, видимо,

Схема связи

с маршрутной группой экспедиции «Полярное кольцо» и основные контактные телефоны



совсем не так, как показывают в рекламе про кофе. Перед тем как разбудить команду, нажал целую кастрюлю оленьей печёнки. Поэтому сборы были короткими.

После ночлега в домике заброшенного радиомаяка «Китисно» двинулись дальше. На маршруте в кабине изучаем журналы – там жили и работали отличные люди. Все записано, от начала в 1963 году и до последнего дня. Работа сезонная, с мая по осень. Сюда завозили самолетами Ан-2 все, включая науку, приборы и даже детей на летний сезон. Жили, охотились, сдавали «погоду», проводили суда по Севморпути... В последние годы все меньше и меньше. Читаем: «Три месяца не включали маяк, ни один самолет или судно не запросили сигналов». Трагедия вывоза на материк: начало конца было положено еще в Советском Союзе. Переписка за спецрейс, подача сигнала на 283 кГц позывным маяка – «ФБ», угроза остаться, подать сигнал SOS, выйти к райцентру пешком, за несколько сот километров. Это надо в музей.

Идем по равнине. В голове воодушевлено пою: «Светит незнакомая звезда, снова мы оторваны от дома, снова между нами города, взлетные огни аэродромов...» Где-то это красиво, здесь аэродромы кругом – одна тундра и лед, пусть без звезд и огней... На высокой деревянной площадке массивные уголкового шути – на экранов радаров дают отражение. Для прохода судов нужны ориентиры: световой маяк на побережье должен свет излучать, черпая где-то энергию в каждую навигацию, с радиомаяка люди уехали. Отражатель – милое дело, кусок железа и все, не нужно обслуживать. Но дальность сигналов радара не столь велика, поэтому рядом военные мачты 4-проводной длинноволновой антенны, сарайчик у основания со значком «радиация» – автоматический радиомаяк. Рискую взглянуть – внутри пусто, только вводы антенн. Внизу под ногами из снега торчит массивный стальной контейнер источника без опознавательных знаков. Должно быть, забыли или бросили тяжесть. Иль сами рядом легли, все может быть. Неподалеку еще один знак «радиация», но уже без болтов... Пора убираться подальше.

Для собравшихся у командорского вездехода участников экспедиции, на частоте 14.120 кГц Александр Пантюхов, РАОВА, координатор российской островной программы RRA от Северной Земли до Берингова пролива, зачитал приветственную радиограмму от президента клуба «Русский Робинзон» Валерия Сушкова, RW3GW: «С большим волнением и вниманием слежу за уникальной экспедицией, руководителем которой является не менее уникальный человек Владимир Семенович Чуков. Я рад, что в очередной раз экспедиция, в отличие от других, использует коротковолновую связь, что сближает мировую общественность, и в который раз весь мир с громадным интересом следит за ходом ее проведения, расширяя географический кругозор о «белых пятнах» на труднодоступных местах заснеженной части планеты. Я восхищен всеми участниками экспедиции, и как жаль, что меня нет в рядах членов экспедиции, но надеюсь, что присоединюсь к вам на очередном этапе

экспедиции. Я рад, что неутомимый Юрий Заруба UA9OBA достиг своей цели и внес вклад в деятельность экспедиции «Полярное кольцо». Я рад, что очередной NEW ONE взят! И я рад, что впереди еще новые острова, а значит, новые впечатления и новые встречи. Юра, дорогой, прими мои поздравления за мужественный поступок, я безумно рад за тебя, за твою робинзоновскую мечту, за твою настойчивость и за твою выносливость. Я поднимаю за всех членов экспедиции бокал шампанского, и дай вам Бог удачи!»

На берегу иногда попадаются ловушки на песцов (пасти). Пасть для ловли песка устроена просто: из толстых досок, вытесанных топором, строится нечто вроде коридора или длинного ящика, открытого с «фасада», над ящиком настораживается тяжёлое бревно, а к примитивному спусковому механизму привязывается приманка. Стоит песцу потянуть за приманку, как бревно (по-якутски – «сиз-мас») падает и придавливает его к земле. Приманку располагают поглубже, в коридоре, чтобы попавший в пасть песок оказался прочно зажатым между бревном и стенками и не был бы съеден своими голодными собратьями. Если на песка набредёт медведь, никакие меры не спасут, пасть будет с лёгкостью разворочена, словно сооружение из кубиков, построенное ребёнком. Бывает, что эту систему нарушают глупые олени, перешагивая через ловушку, или полярная сова, тяжело опустившись на бревно, уронит его, или сильный порыв ветра. Впрочем, все эти неприятности ждут промысловика зимой, во время охотничьего сезона.

Человек не разоряет чужих пастей, это считается в Заполярье одним из самых больших грехов.

Проезжая по берегу, мы постоянно видим одну-две пасты, поставленные на самых высоких точках, чтобы не заносило снегом. Если место недостаточно высокое, под пасть делают продолговатую насыпь из камней или дёрна. Глядя на такую одинокую ловушку, испытываешь чувство грусти, причину которой осознаёшь не сразу. Насыпь имеет форму могильного холма, и всё сооружение, особенно когда пасть полуразрушена, вызывает в памяти заброшенную могилу.

Пасти ставят преимущественно вдоль морского берега или в долинах крупных рек. Здесь их легче отыскивать, а главное, есть плавник – материал для постройки. На берегу моря ловушки сделаны капитально: из бруса, из хороших досок, иногда они производят впечатление прямо фабричной работы. Когда мы заезжали в глубину тундры, то встречали ловушки менее изящные. Материал завезти сюда труднее, поэтому стенки коридора не сплошные, а в виде редкого заборчика из палок. Бревно тоже не бревно, а кусок жерди, к которому для тяжести привязан камень.

Песец не привык бояться человека, поскольку человек не убивает песцов из ружья. Интересно, что пастей песец тоже не боится. Песцы роют норы, где сухо и куда не достигает паводок. Именно там устанавливают пасты. Играя рядом с родительским домом, молодые песцы с первых дней видят этот

безопасный предмет и не обращают на него внимания. Зимой песец бродит в одиночку, поэтому и попадает в ловушку один. Другие его собратья не видят момента падения бревна в ловушке и не могут ухватить причину и следствие.

При смене шерсти поведение песца меняется – он становится осторожнее. Живя в суровых условиях, песцы питаются самой разнообразной пищей (в России в их питании отмечено 125 видов животных и 25 видов растений).

Ловушки, как нам сказали, настораживаются в середине октября и проверяются четырежды: в первой половине ноября, в середине декабря, в середине марта и в конце мая. При последнем осмотре пасти «разряжаются» на лето.

Песцовый промысел в России имеет старые традиции. В 1841 году Фердинанд Петрович Врангель писал о якутской ярмарке: «На ярмарку 1836 года пушных товаров в продажу поступило: белок – 615 тыс., лисиц – 16 тыс., речных бобров – 500, песцов – 20 тыс., горностаев – 45 тыс., соболей – 18 тыс., моржового зуба – 1000 пудов, мамонтовой кости – 1900 пудов».

Песец часто идёт за оленьим стадом. Он не нападает на оленя, но ждёт, что вдруг больное или раненое охотником животное упадёт. Так же он следует за белым медведем, рассчитывая на остатки медвежьего пира. Но главный расчёт не в этом: олень раскопает снег и тогда будет легче поймать лемминга. Белая куропатка боится песца, но тоже тянется к копытящим снег оленям. Её, правда, интересуют не лемминги, а почки кустарников. Цепочка едина, и вырвать из неё нельзя ни одно звено. Кстати, олень никогда не станет раскапывать снег там, где под ним нет пищи. Какой «рентген» помогает ему видеть сквозь сплошную толщу снега, где находятся ягельники?

Идем по казачьим следам: на карте значится Русское Устье, где-то Дружина, село Казачье далеко позади, из современных названий – Энтузиастов, райцентр Депутатский, все это к западу, «рядом» с нами, километров за триста посёлок Чокурдах. Хоть ближе сейчас нет никого, здесь все овеяно безмолвной российской историей: по царским указам шли сюда отряды первопроходцев-казаков, покорители новых земель и Великого Океана пробирались на ладьях, оленях, собаках сначала по суше, потом по морям. Строили морские суда и остроги, ставили российские знаки, собирали пушнину-якак... Все во славу России. Выполняя волю царя, жизнь свою клали русские люди на алтарь Отечества, не почитая никаких иных благ, кроме служения России.

Прошли полуостров Лопатку, и если сравнить, глядя на карту, он точно по форме напоминает лопатку. Пересекаем Гусиную губу, наверное, названную так из-за множества прилетающих сюда по весне гусей.

Но даже по карте берега очерчены пунктиром – значит, неопределенны или размыты. Ровный снежный покров на уровне моря, вокруг пустота, может, и вовсе уж острова нет – неизвестно. Нет, так не годится, нам нужен зримый остров – без тени сомнения. И мы движемся дальше на юго-восток к дельте реки Индигирки: там островов, островков разных высот превеликое множество.

Индиگیرка! Название это – звучное, прекрасное, вызывает представление о чём-то первобытном, диком, стремительном, коварном и тёмном. Всегда – и в детстве, когда я, забираясь дома на стул, подолгу рассматривал карту СССР на стене, и перед классной картой в школе, и когда, готовя уроки, открывал атлас, и в минуты когда-то любимого отдыха – путешествия по карте в мечтах о далёких странах и неведомых дебрях, – и тогда, и потом, уже взрослый, с острым любопытством всматривался я в очертания необъятных просторов Азиатского Северо-Востока. Они были заполнены застывшим хаосом гор с непонятными названиями горных хребтов, изборозждённые морщинами извилистых линий бесчисленных рек. Я вглядывался в таинственные, зовущие к разгадке слова: «Оймякон», «Лабынкыр»...

Я стремился вызвать реальный образ, представить себе облик природы далёкой страны и человека, незнакомого обитателя этих неизведанных просторов. Но перед мысленным взором вырисовывалось лишь нечто бесформенное, однообразное, серое, убогое, ужасно далёкое и вместе с тем, в сочетании с образом буйной Индиگیرки, могущественное, вызывающее трепет сердца.

Индиگیرская сторона – предел заброшенности и отдалённости, буквально «на краю обитаемого света», в особенности низовья реки. Осознать эту даль, пользуясь обычными абсолютными мерами длины, невозможно. Для этого нужно воспользоваться другим способом – способом, которым пользовались наши прадеды и теперь ещё пользуются жители местностей, где отсутствуют дороги в обычном, современном смысле этого слова. Там различают только направления и, как в старину, протяжённость пути исчисляют не в мерах длины, а только продолжительностью времени, затраченного на преодоление расстояния.

Дельта реки Индиگیرки большая, от основного русла отходят несколько проток: Русско-Устьинская, Средняя, Колымская, Уларовская, протока Кихикова. Остров Первенец, он же еще раз, но уже Новый, остров Мористый, Тараскин, Лысый, Олений, наконец-то Фарватерный, следом Входной. Затем острова Федоровские: Большой и Малый. Потом безымянные камни, в конце Остров Смерти. Может, стоит до жизни добраться? Промёрзшие без промыслов реки, озера Песцовые, протоки. На карте черные охотничьи метки, избы-квадраты, урочища, гнетущие надписи «нежил.» – прямоугольники только, следы былых поселений.

С дизтопливом нужно также решать, куда ехать, где заправляться: или спускаться на юг в Чокурдах, или, может, до Черского хватит? Решили наудачу посетить Табор – на карте селение. Доходим – Табора нет, остатки домов и яранг, ни души. Через протоку полярная станция, едем туда в поисках жизни.

На белом снегу чернеют головешки недавнего пожарища, скелеты обгоревших приборов, шкафы бывших передатчиков «Арктика», обугленные дизеля... Ветер свищет в растяжках высоких антенн.

Пожар на полярных станциях страшен. Он всегда может случиться от обыкновенной неосторожности, по чьей-то небрежности, халатности, из-за неисправности электропроводки и ещё по тысяче причин (разве только от молнии он здесь не бывает, так как грозы в Арктике большая редкость). Пожар обычно стремителен, и если люди, как правило, успевают всё-таки выскочить из жилищ, сами домики сгорают дотла: большую часть года здесь нет воды, забросать пламя снегом практически невозможно. А долго ли можно продержаться без крова на морозе и ветру? Помощь же подоспеет лишь нескоро, да и то если повезёт с погодой и если успели передать в эфир сигнал бедствия.

На моей памяти, во время службы в Норильске, произошёл пожар на острове Визе. Там размещался радиотехнический батальон. Огонь быстро уничтожил то, что могло сгореть. Сгорели дотла: казарма, склады, кочегарка. Военнослужащие, полуодетые, разместились в кабинах радиолокационных станций. Была полярная ночь, пурга свирепствовала несколько дней. Продукты и одежду сбрасывали с самолётов с большой высоты. И многое было унесено ветром или, пробив лёд, ушло на дно. Навигации в это время, конечно, нет, да и ледовая обстановка в Карском море самая сложная во всей Арктике. С большой земли просто просили: «Держаться!» И несмотря на нечеловеческие трудности, люди выстояли и даже продолжали нести боевую вахту.

Подъезжаем к недалеким строениям – оттуда выходят три бородатых, средних лет мужика. Есть контакт – это люди! Мы не встречали людей уже почти тысячу верст, с Нижнеянска. Знакомимся: оказывается, это метеорологи с той самой сгоревшей «полярки». Начальник полярной станции «Индигоирская» Раевский Виктор Владимирович, метеоролог Мокрушин Павел Сафонович и механик Тюрейкин Александр Михайлович. После ночного пожара второго мая они перебрались в соседний дом гидробазы и через радиостанцию «Ангара» на 3750 кГц сообщили в Тикси о произошедшем ЧП. Сегодня уже девятнадцатое, помощи нет. Электричества тоже. Благо, железная печурка спасает от холода. Продовольствия хватит до лета, а вот аккумуляторов на сколько – вопрос. Выход на связь дважды в сутки – утром и вечером по якутскому зимнему времени. Кстати, о времени: здесь оно оказалось еще на час вперед. Плюс одиннадцать, если от Гринвича. Мы уже едем, не подозревая о сдвиге, давно: новый часовой пояс идет со 142-го градуса восточной долготы.

Полярники рассказали, что весна в низовьях Индигоирки наступает поздно, хотя первый вестник её – пуночка – прилетает в начале апреля. Но только лишь во второй половине мая – первой половине июня наступает и

быстро проходит весна. Энергично тает снег, вскрывается река и к середине июня очищается ото льда. В этот же месяц слетается сюда, пролетает дальше к северу, невиданное множество птиц: гуси, лебеди, утки, кулики, стерхи, чайки...

Рядом ласково бегают полярная лайка – тоже участник зимовки. Лакает из миски водичку. Афанасий – большой знаток ездовых собак, определил, что это чистокровная ездовая индигирская лайка. Специалисты говорят, что на Индигирке остались лучшие ездовые собаки планеты. Лучшие индигирские – в Русском Устье. Собаки здесь двух мастей: серые, вроде западносибирских лаек, и чёрные. Чёрные собаки необычные: у них белые «фартуки», лапы в крапчатых «чулках» и совсем светлые глаза, от светло-стального до алюминиевого оттенка, встречаются и с голубыми глазами.

Не счесть тонн, перевезённых собаками за тысячелетия. Не счесть человеческих жизней, спасённых в лютую пургу и стужу, тёмной полярной ночью преданными четвероногими помощниками. Наши кровные сибирские собаки покоряли оба полюса: и Северный, и Южный. Великий Руаль Амундсен, проходя на «Мод» в 1918 году мимо Диксона, сменил почти всех своих собак на сибирских. Какое количество собак уехало с Индигирки и Колымы вместе с разными Свенсенами и Томпсонами на Аляску и в Северную Канаду, установить крайне трудно. Какой-нибудь пёс иногда оценивался в годовую добычу охотника. Но, в свою очередь, содержание собак – дело дорогое. Подсчитано, что на содержание одной только упряжки из восьми собак нужно в год 4120 килограммов рыбы, а также белужьего жира, смешанного с мукой. Расчёт простой: зимой – по два килограмма рыбы на собаку, летом – по одному килограмму в день. Сытые, в теле, собаки быстро доведут хозяина до пастей. А с плохими собаками далеко не уедешь, и ловушки останутся без «высмотря». А упряжек у охотника-профессионала обычно две. Кроме того, надо организовывать ветеринарную службу, делать прививки, лечить.

Иногда охотники говорят: «Зачем собак держим? Чтобы рыбу возить. А зачем рыбу возим? Чтобы собак кормить».

А ещё собаки в упряжке – это не только тягловая сила, но и живые существа, с которыми охотник и поговорить может в далёкой морозной тундре. Они его согреют во время пурги и помогут дорогу разыскать. Собаками управляют исключительно при помощи голоса. Обычно нагрузка на одну собаку колеблется между тридцатью и сорока килограммами. С собакой общаются дети охотников. От отца к сыну переходит искусство обращения с собакой, прививается любовь к животным.

Вообще, заслуги собак в освоении Севера вполне стоят памятника «Упряжке». Такой памятник нужно было бы поставить.

Вспомнилась безвкусная снежная топленая масса – пить воду хотелось прежде всего. Испил настоящей индигирской водицы – зубы ломит, но вкуснотища, не хуже любого источника будет. В документах нашей экспедиции, на конвертах и в блокнотах с удовольствием ставим печати и штампы сгоревшей полярной станции «Индигирская» – это память и уже раритет: очень возможно, что мы последние, кто здесь побывал. Не очень-то верится, что все восстановят, комиссия, конечно, приедет, а дальше – вопрос.

Просим соляру, она им уже не очень нужна. Заправляют в дорогу, приглашают к столу: мучные лепешки, консервы. Мы угощаем традиционной полярной валютой. Еще оставляем спирт в запас. Чем мы еще можем помочь погорельцам? Деньги здесь не нужны, ближайшие люди могут быть в Русском Устье или вовсе километров за двести на юге.

И в этом-то отдалённом районе, за неподвижными стенами неведомых горных хребтов, за морем молчаливой, почти безлюдной тайги, за линией полюсов холода, у края лесов – в низовьях Индигирки – не так давно была обнаружена горсточка, не более пятисот человек, русских людей. Эти русские люди – поречане-индигирщики, сотни лет обитавшие в почти полной изоляции на берегах реки, – никогда (во всяком случае, ещё лет 60 тому назад) не видели колеса. Как попали сюда эти русские люди, говорящие на языке наших предков? Как сохранился этот заповедник русской старины вдалеке от родных мест, в окружении разноплеменных и разноязычных народностей, среди суровой природы?

Держим по карте совет, куда ехать, и есть подтверждение догадкам – еще одна полярная станция прямо на острове, всего в 30 километрах на север. Об этом мы слышали еще в Нижнеярске, но точно не знали. На счастье, Раевский, курирующий остров Немкова, часто на нем бывал. Там одноименная полярная станция, правда, сезонная и сейчас не работает. Это не важно, главное – на острове, на выходе в открытое море. По всем критериям остров для радиооткрытия подходит, длина около трёх километров, указан на карте. На планах меньших масштабов находим точное название – о. Немков.

Фото на память на фоне антенн и собаки. Полярники угощают нас местной рыбой. Они рассказывали, что рыбы в реке очень много (ряпушка, чир, омуль, муксун, нельма, кумжа). Между Индигиркой и Колымой 75 тысяч рыбных озёр. Так что рыбка пока есть. Надо только её с умом вылавливать. Жмем руки, желаем удачи.

Солнца не видно, горизонта тоже: земля и небо сливаются в млечном тумане. Видимость всего несколько десятков метров. Внизу под полутораметровой толщей льда темные воды моря-реки, сверху белый морозный туман. Вездеходы осторожно пробираются вперед к Восточно-Сибирскому морю, огибая ледяные торосы и полыньи. Где-то под нами

плоский остров Антоновский, кругом еще целая куча невидимых островков. Нам дальше на север, по протоке Средней к дельте реки Индигирки. На карте указана ширина реки – 1890 метров и глубина 4 метра, справа – широченная Уларовская губа. Стрелка на космической карте GPS показывает прежний курс на Остров Смерти – он в непосредственной близости от Немкова. Название острова происходит от многочисленных гнездящихся здесь гусей, «немков», как их называют местное население. На картах послевоенных изданий написано «полярная станция Новая Деревня». Из года в год, выпуская новые карты Генштаба в сетке 1942 года, наносят старые названия, это, наверно, чтобы противникам спутать все карты. Но мы то уже в 2002 году знаем, что никакой деревни на острове нет. Да и остров не так просто найти среди льдов. Шаг за шагом приближаемся к цели, GPS-навигатор показывает, что мы уже совсем рядом. Пытаюсь, высунувшись в верхний люк, высмотреть в бинокль хоть что-нибудь в плотном тумане. Сплошное «молоко», ничего не видно, никаких признаков «полярки». Чтобы не потерять направление, время от времени приходится прощупывать «дорогу» своими ногами, выбегая вперед вездехода: местами на плотном снегу остались гусеничные следы от трактора, посещавшего полярную станцию «Остров Немков» и «Индигирскую» этой зимой. Позиционер указывает, что мы уже где-то на острове, но зримо пока нет ничего. Сердце тревожно колотится. У нас повторной попытки не будет. Но именно рядом с этим островом случилось одно прямо-таки мистическое событие. В очередной раз рассыпался подшипник на прицепе у командирской машины. Я подошёл помогать устранять неполадку и невольно взглянул на спидометр – там красовалось число 6666,6! Число дьявола, согласно откровению Иоанна Богослова, равно 666, а тут аж пять шестёрок.

Не знаю, как поступили бы американцы, но все мы нашли в снегу рассыпавшиеся ролики и с помощью «лома и такой-то матери» собрали подшипник. В таких случаях иностранцы обычно «снимают шляпу» в знак восхищения и уважения.

И вдруг из пелены белого тумана, точно по стрелочке курса выплывают сани, забитые мороженой рыбой, – об этом нас предупреждали зимовщики. И – о, счастье! – есть полярная станция с мачтами антенн. Как в кино: кругом лунный пейзаж, бескрайние ледяные поля и маленькая сезонная гидрометеостанция «Остров Немков». Промаяхнись мы на сотню-другую метров, пришлось бы еще долго блуждать в поисках нашего острова и ночевать прямо на льду. Сейчас же, остановившись прямо у входа полузасыпанного снегом домика и сойдя ногами на островную землю, Юрий сразу вышел в эфир. И вновь первым на новом острове в аппаратном журнале – Александр Пантюхов РАОВА из Норильска. Юрий Заруба прямо из машины проводит первые связи. Наши координаты: 71 градус 25 минут 35 секунд северной широты и 150 градусов 45 минут

46 секунд восточной долготы, время по Гринвичу 12 часов 28 минут, температура минус 25 градусов. «Спешиваемся», откапываем вход в подснежное строение. Сезонная станция – это значит, что работает только в летний сезон. Когда растают снега, кругом острова будет вода. Сама станция состоит из соединенных в единое целое помещений кают-компаний, она же кухня и спальное помещение, склад с весьма солидными запасами и отдельной метеорадиорубки, разместившейся внутри округлого «кунга». Слева от входа сарайчик, в котором основательно на постаментах установлены защитного цвета бензоэлектроагрегаты – замечаю два АБ-2 и парочку киловаттных АБ. Николай Никульшин и Виталий начинают колдовать над замерзшими агрегатами в попытках оживить хоть один из них. Мы с Владимиром Семеновичем разгребаем ото льда и снега командирскую комнату и готовим радиорубку. Внутри темно и холодно, лишь через маленькие оконца просачивается голубой свет – все засыпано еще прошлогодним снегом. Приходится плотно физически поработать уже известным инструментом БСЛ, отгребая утрамбованный снег от окон, чтобы добыть свет – электричества пока нет. По станции двойная электропроводка: под потолком висят лампочки вольтажа 36, и на 220 Вольт тоже имеются. В тайне надеюсь, что, может, улыбнется удача и удастся избежать малоперспективного «общения» с японской «Хондой». В соседнем сарае плотно «общаются» с отечественными агрегатами наши водители-механики, похоже, это дело их чести – военных запаса – завести хоть один. Не помню, сколько это все продолжалось, но первый понемногу ожил, затарахтел АБ-1. Удалось завести низковольтный, значит, надежда есть и на сеть переменного тока. Ну, а я раскопегарил печку посреди кают-компаний, быстро сделал корейской лапши, отогрел колбасу, приготовил стаканы. Согревшись по-полярному, механики с каким-то остервенением накинулись на второй агрегат. Юрий, Афанасий и Виталий тем временем занялись установкой антенны – российский флаг взмыл над островом одновременно с радостными криками снизу и громогласным ревом агрегата.

На станцию дали энергию по временной схеме: тройник в радиорубку, трансивер, настольная лампа, «зарядка», контрольный прибор. В кают-компаний светло и тепло, все собрались вокруг котла с жареной рыбой. По местному времени разгар ночи, в Европе – вечер воскресного дня. Заруба за трансивер – через четыре часа после высадки на связи очень много Италии, есть и наша Европа. Громко подходит Роджер Балистер G3KMA. Юрий Заруба передаёт название острова и координаты сезонной полярной станции: 71 градус 25 минут 35 секунд северной широты и 150 градусов 45 минут 46 секунд восточной долготы. В ответ RSGB IOTA Manager интересуется связями, дальнейшими планами. Все слушают наш недолгий разговор, и вот он – момент «робинзоновской» истины – выдает новый

номер по программе ЮТА – AS-164. Есть последний номер Якутии! В соседней каюте – веселье и крики «ура!». Все понимают значимость ночи, жмут руки, к столу приглашают... Но Юрию не до этого: надо работать. В наушниках снова масса Европы, там как раз вечерет.

На рабочем столе в операторском месте ключ телеграфный прикручен – такой весь старинный, на таком, должно быть, еще Кренкель в эфире работал, с тумблерами для управления процессом прием/передача. Рядом пара простейших длинноволновых приемников ПАС-2, на шильдиках значится 1961 год.

Во время настройки вдруг бросок напряжения – так, что зашкалил прибор. Дым из блока питания, настольная лампа сгорела, слышу, как Заруба завыл от злости на наше отечество и этот грёбанный АБ-агрегат. В темноте помещения мерно капает соляра в форсунку печи, выдувая тепло. Озабоченный Юриными проблемами, помогает Мазуркевич Виталий, убавляя ревущие обороты у агрегата до нормы. Заруба разбирает сгоревший блок FP-29, листаем бумаги в поисках схемы. Блок питания без схемы, просто два напряжения DC 48 и 13,8 В. Мелкий ремонт ничего не дает – уже вспышка от выгоревшей микросхемы. Вообще в радио только две неисправности: или нет контакта там, где он нужен, или, напротив, есть замыкание, где его быть не должно. У нас второй случай, и импульсный блок – мертвое дело.

Но принято совсем другое решение. Юрий снимает с двух вездеходов аккумуляторы, с одного подаёт 12 Вольт напрямую, и тут же оба включаю последовательно. С двух получается 24 Вольта, на сколько-то ватт хватит на выходе. Успешно включился на передачу, причем полная мощность вполне получилась и даже исчезла помеха по входу. Не зря учился на радиотехническом факультете НЭТИ. Юрий рад снова удаче.

Аккумуляторы сели, и мощность упала. Батареи пора на зарядку. Юрий берёт новые автомобильные аккумуляторы с двух других вездеходов и снова работает в эфире. Европы поменьше, слышно Японию, Канаду, Украину, Италию, Испанию.

Ну, а у всех было полно работы. Конечно, придирчивый осмотр техники, регламентные работы на примусах. Коробки с продуктами намокли и совсем не держали форму. На станции я обнаружил несколько хороших деревянных пустых ящиков, в них всё и уложили. Ребята по поводу намокшей лапши быстрого приготовления шутили: «Демьяныч, она уже готова, но прохладная какая-то». В одном из помещений, видимо, склад: обнаружили десятки пар резиновых сапог, много одежды, патроны, научные приборы. Так как дальше будет теплее, а значит – вода, то каждый выбрал себе пару сапог.

Мы с Иваном посетили сани с мороженой рыбой, благо, это было недалеко. Какой только разновидности тут не было: нельма, муксун,

чир, налим! И всего этого целый воз, по московским ценам больше, чем стоимость «Жигулей». Скоро потепление, и рыба или улетит в желудках чаек, или утонет вместе с саями. Набираем мешок рыбы для ухи и несколько хвостов крупной нельмы для струганины. Фотографируемся на память, будет чем похвастаться, а то ведь не поверят.

Ну, а Николай откопал настоящую баню. Это просто удача. Как приятно хоть немного смыть с себя грязь, и даже можно постираться, так как в помещении очень тепло от печки и можно всё высушить. Организуем график посещения «банно-прачечного комбината».

Вечером сильный туман окутал весь остров. Но всё же разглядели стаи гусей, летящих на северо-восток. Прилёт гусей – большое событие в жизни весенней тундры, он придаёт ей весенний колорит. Куропатки и пуночки, хотя появляются и раньше гусей, но они не так заметны, как большие стаи этих крупных птиц, днём и ночью с громкими криками несущихся на север.

Первым прилетает самый крупный из гусей, гуменник, несколько позже белолобые гуси, чёрные и краснозобые казарки. И мы как раз увидели первые стаи гуменников.

У Юрия Зарубы получилось 1600 связей. В активе были неполные сутки за вычетом серьезной поломки, перерыва на зарядку, почти без питания. В общем, он доволен и сделал все, что можно было в этих условиях. Фломастером рисуем экспедиционные знаки на входе, ставим старинную технику на ее законное место, пишем с благодарностью начальнику станции Румянцеву Валерию Григорьевичу. Наверное, он опять приедет в сезон из Москвы сюда.

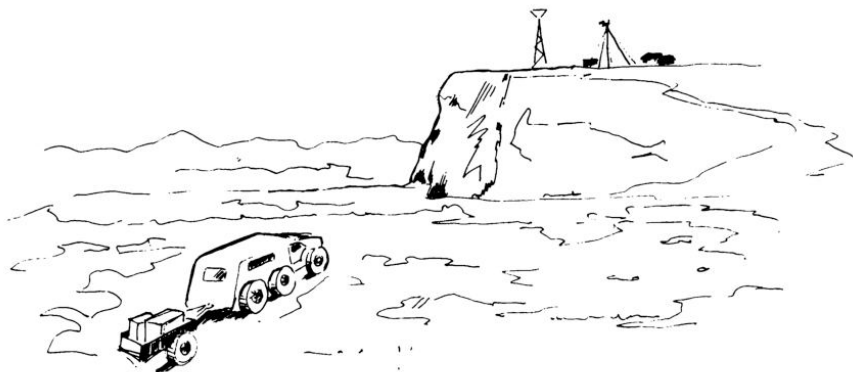
Вместе с Афанасием сварили великолепную уху из головы нельмы. А размер головы такой, что, уже разрубленную, еле уместили в десятилитровую кастрюлю. Несколько рыбин просто пожарили, получилось целое ведро. От такого запаха, который растекался не только по помещению, но ощущался и на «улице», народ стал как-то ближе к кухне.

Перед дальним походом усаживаемся за круглым столом, подводим итоги, изучаем красноватые копии шестидесятых годов планов и карт с невероятно мелким масштабом в 200 метров соседних с островом мест. Перед нами полная лоция всей реки Индигирки – от истоков до устья – в невероятно крупном масштабе и с подробным описанием берегов, населённых пунктов, избушек, глубин. Чуков находит потертый журнал «Наука в СССР», номер за март-апрель 1989 года – там он видит снова себя и команду в палатке где-то в советских полярных владениях. Должно быть, на Северном полюсе. На острове Ушакова (AS-156) в прошлом году была такая же находка журнала «Вокруг Света» – почти совпадение.

Отмечаем успех, вкушая с добавкой ущицу: неизвестно, где и как мы дальше сможем нормально поесть. В последний момент спускаем российский флаг, мачту в чехол и снова собираемся в дорогу.



НАПЕРЕГОНКИ С ВЕСНОЙ



Наш генеральный путь – строго на восток, к устью Колымы. 21 мая наши вездеходы двинулись на юго-восток. Час за часом мы продвигаемся к самому таинственному и в тоже время известному каждому советскому человеку месту на карте бывшего СССР и нынешней России – Колыме. Помните фразу из кинофильма «Бриллиантовая рука»: «Будете у нас на Колыме – милости просим!» Колыма – это символ страшной тюрьмы всех времён и народов, тяжести и лишений заключённых, это клеймо политических ссыльных и узников «Архипелага ГУЛАГ» времён культа личности, это горькие слёзы и страдания сотен тысяч, миллионов советских людей, это их полюс безнадёжности. Разве найдутся в России люди, которые не слышали о Колыме? Колыма в невероятном удалении от цивилизованных центров России: если по расстоянию, то около 10 000 километров, до городов – тысячи, до ближайших людей – сотни вёрст; если морально, то безмерная пропасть – не измерить ничем.

Мы на скорости движемся к юго-востоку мимо бывшей вчера NEW ONE группы небольших островов. По пути мелькают якутские названия: Урукку-Ары, Усун-Ары, по-русски звучит – о. Бурулахский, потом безымянная куча камней. Где-то под нами песчаный остров Колесовская отмель. Чаще стали попадаться небольшие трещины, которые мы перепрыгиваем с ходу. Несколько раз останавливались, чтобы Афанасий и Иван снимали нерп, лежащих на льду. Они подпускали к себе довольно близко и как-то нехотя соскальзывали в лунку. Погода пасмурная, идёт небольшой снежок. С удивлением увидели впереди большое судно, выброшенное на берег. Судно оказалось огромным плавучим краном иностранного производства. Вот где цветного металла-то! Но брать некому, здесь вообще на сотни километров нет никаких поселений.

Пока обследовали плавкран, местная природа продемонстрировала нам прямо-таки «фильм» по оригинальному «сценарию» о том, как огромная полярная сова охотилась на зайца. Она пикировала на него, а он убегал зигзагами. Заяц, сообразив, кто мы, кинулся к вездеходам и стал бегать между ними. Сову не испугали «железные звери», она и здесь пыталась настичь свою жертву. Тогда заяц, отдышавшись под вездеходом и собрав все свои последние силы, стремглав рванул в открытый иллюминатор плавкрана, где и скрылся благополучно. Судя по следам, там у него был дом и выбежал он подкормиться.

Сова же уселась неподалеку от нас и стала наблюдать за теми, из-за кого пропал обед.

Белая сова обладает зрением в десятки раз более острым, чем человек. От других сов отличается тем, что может с одинаковым успехом охотиться как ночью, так и в ясный солнечный день. Главный её корм – это лемминги, при случае совы ловят куропаток и других птиц. А заяц решила задрать, видимо, потому, что очень голодная была. Паре сов с выводком в восемь сова потребует с мая по сентябрь до 2500 леммингов. Взрослая сова за

день съедает до пяти леммингов, весом до 90 граммов каждый. Иногда сова отнимает добычу даже у песка.

Солнце на горизонте окрасило всю местность в розово-оранжевые тона. Первой из рек по пути на Колыму была небольшая северная речка с красивейшим названием Алазея. Название это происходит от названия рода тундровых юкагиров «алаи» или от юкагирского «аласул» – «растопить». На карте значится посёлок Логашкино, метеостанция и морской маяк в устье Алазен. Очень будет интересно увидеть счастливых людей, живущих на её берегах.

Движемся по пустынным берегам Восточно-Сибирского моря, на карте нет даже пометок об избах или охотничьих домиках. Кругом пустота, голая тундра, гнилые места. Движемся быстро, спидометр уверенно держится за 30 км/час, счётчик мотает на шины километры пути, изредка встречаются металлические «государственные геодезические знаки» – на них заржавевшие таблички с полустёртыми красными надписями «подлежит охране», «карается законом». Всё это блеф, а если кто читать не умеет? Вдоль берега рядом другая сеть знаков, – похоже, морские: деревянные брёвна с вырезанными названиями пунктов типа «Восточный», внизу в треугольнике наглухо вбит в землю лом с литой надписью «ГП045 ММФ ПОЛИГ». Рядом зачем-то бетонный столб – интересно, но непонятно.

Издали видим мачты антенн и серебристые антенны спутниковой связи. Много добротных строений – кажется, жива ещё Алазея. Но нет, всё брошено, запорошенные остатки полярной станции.

Вскоре выехали к бывшей полярной станции Алазея в устье одноимённой реки.

Когда-то здесь велось большое строительство. Это видно по недостроенным боксам для вездеходов, помещениям для дизелей. Всё было, видимо, внезапно остановлено с закрытием станции. Зайдя в жилое помещение, обратили внимание, что система отопления исправна. На складе обнаружили упакованное, но не вывезенное оборудование – радиостанции, приборы, запасы продовольствия. Кругом бочки с топливом. Значит, люди ушли не оттого, что кончилась провизия или бензин. За деревянной оградой метеоплощадки, в снегу – поваленный геодезический знак, на табличке написано: «ТУГКС, репер № 1141, охраняется государством, 1976 год». От кого? Наверное, от белых медведей. Охранников как-то не видно, да и то государство ещё в прошлом веке «почило в бозе». В мастерской масса оборудования, станки, и, главное, нашли подходящие подшипники. По идее, здесь можно было бы поселиться и спокойно жить, причём в комфорте. За нами наблюдала с крыши большая полярная сова, как мы фотографируем бывшую жизнь. Все принялись снимать её вблизи, а она позировала нам и не улетала.

Дальнейший путь – вдоль берега, к реке Малая Куропачья. Обрывистый берег весь подточен прибоем волн, видимо, в шторма прошлой осенью. Виден

лёд вечной мерзлоты, а отвалившиеся куски берега размером в два вагона каждый.

Уже 22 мая в 2 часа ночи подъехали к устью реки Малая Куропачья и остановились на ночлег в избушке охотника Брауна Виктора Филипповича – его имя нашли по бумагам и охотничьим планам. Он самый дальний от Черского, здесь ведёт промысел только в сезон. Всё как положено для автономии: сени, прихожая, банька при входе, большая комната с полатами, кухней, обеденный стол, добротная железная печка, керосиновые лампы и свечи, полки с книгами и журналами, запас продуктов и боеприпасов. Всё сделано для целой бригады. Невдалеке плотно заделанные ледники для рыбы, много капканов для песка, запчасти к «Бурану», много сетей для ловли рыбы. После ужина сразу спать, так как вставать будем уже через несколько часов.

Утром хорошая погода, яркое солнце. За ночь просушили все вещи, так как в избе протопили так, что спали поверх спальных мешков. На колёсах заменяем протёртые ремни. Потеплело так, что снег уже не держит человека. Сквозь облака появляется бирюзовое небо. Через час, проехав 40 километров, увидели устье реки Большая Куропачья.

Берега крутые и виден ископаемый лёд. Иногда стены льда прорываются пластами почвы, как будто широкая трещина, наполненная почвой, прорезала его. В таких пластах легко найти остатки растений, которые здесь уже давно не растут, и животных, вымерших много тысяч лет назад.

Двигаемся вдоль высокого берега (20 – 30 метров). Скорость приличная: 25 – 30 км/час, за 4 часа прошли 125 километров. Хорошо, что поломок нет. Сегодня хотим увидеть Колыму. Очень много следов зверей: зайца, росوماхи, песка, волка. Очень много чаек и полярных сов. В одном месте спугнули двух песцов, доедавших своего собрата, задавленного капканом. У песцов мордочка коричневая, а тело ещё белое. В районе мыса Крестовский подошли к аккуратным строениям. Обойдя небольшой «хутор», увидели на одном из домиков надпись «ООО ЯР ХАЯ, зарегистрирован в Черском». Виден исправный ветряк, аккуратно сложены бочки под горючее. Хозяйство отменное: свежеекрашенный дом, при входе в который захотелось разуться. Внутри идеальная чистота, заправленные кровати, стереофоническая музыка, четырёхканальная радиостанция «Ангара», на полу ковры. Среди инструментов – остро заточенные якутско-чукотские промысловые ножи по полметра, штык от трёхлинейной винтовки, газовая плита и сверкающая посуда. Дизельная похожа на выставочный зал музея. Все детали вымыты и, сверкающие, развешены по стенам, в ящиках запасы подшипников и инструментов. В бане ванна и стиральная машина. В сарае различные капканы, рыболовные снасти, моторные лодки. На улице качели, турники, баскетбольные кольца. Всё, конечно, зависит от самих людей. Но надо спешить на Колыму.

Вдали видны Медвежьи острова, почти без снега. В сторону островов уже летят гуси, лебеди, журавли. Вся живность пришла в движение. Весна

в разгаре. В нескольких сотнях метров от нас стаи только что прилетевших издалека птиц отдыхают перед перелётом на архипелаг. Первым сюда прилетает самый крупный из гусей – гуменник, несколько позже белолобые гуси, черные и краснозобые казарки. Гуменники прилетают в последних числах мая, когда едва только начинают появляться первые пятна проталин.

Единственное место, где гуси могут найти себе корм ранней весной, – это первые проталины. Не все проталины одинаково привлекательны для гусей, а только те, на которых пушица легко выдергивается, так как оттаяла почва. Такие проталины раньше всего появляются вдоль речных долин и по берегам озер, сюда-то и летят гуси. Замечательно, что гуси в арктической тундре приспособились весной к питанию таким кормом, которым почти ни одно растительное животное больше не питается. Корм этот – прикорневые части пушицы, очень мягкие, сочные и вкусные весной. Для куропаток, оленей и зайцев этот корм недоступен, так как пушица сидит в почве крепко и выдернуть ее способен только гусь своим зазубренным клювом.

Архипелаг состоит из шести островов: Крестовского, Лысова, Леонтьева, Пушкарёва, Андреева и Четырёхстолбового. Как известно, Медвежий острова были открыты ленским мореходом Яковом Вяткой в 1655 г. В его караване было девять кочей, из которых три, не доходя до Колымы, отнесло к северу, к острову Крестовскому. В 1720 г. промысловик Иван Вилегин впервые обнаружил там следы давнего пребывания людей. В 1763 г. для обследования Медвежьих островов был послан сержант геодезии Степан Андреев. На островах он нашёл полуразвалившиеся хижины и составил первую карту. Геодезисты Пушкарёв, Леонтьев и Лысов – участники экспедиции, в течение трёх лет (1769 – 1771 годы) производившей опись Медвежьих островов. О том, как острова были заселены, говорят местные предания. Весь азиатский берег от Шелагского мыса до Берингова пролива занимало племя онкилонов, т. е. приморских жителей. На всём протяжении берега различными экспедициями встречались следы хижин, совершенно отличных от тех, в которых обитают чукчи. Видимо, онкилоны были вытеснены другими племенами и ушли на острова. Только на Четырёхстолбовом острове обнаружено более двадцати древних жилищ, в них могли проживать более ста жителей. Пока всерьёз раскопками никто из археологов не занимался. Четырёхстолбовый является самым восточным в архипелаге. Длина его около 7 километров, а ширина около 2,5 километра. Самая высокая часть острова достигает более ста метров над уровнем моря. Большое впечатление производят на острове гранитные столбы – кекуры, которые обусловили название. Один из столбов достигает высоты 16 метров и напоминает фигуру человека. Кто-то из полярников назвал его «монахом». С 1933 года на острове была основана полярная станция. В своё время здесь проводились аэрологические, метеорологические, гидрологические и другие научные наблюдения. Как потом выяснилось, полярная станция была закрыта сравнительно недавно.

За мысом Крестовский в море впадает река Чукочьа. Южнее по карте масса озёр, болот и речек. Интересны названия озёр: Илиргыткин, Агрогыткин, Мавринское. Решили пересекать Колымский залив. Берём курс на остров ГУСМП. Спрашиваю: «А что означает это название?» Оказывается, Главное Управление Северного Морского Пути. Мы спешим до таяния льда на реке, сегодня рекорд – прошли 315 километров.

Впереди опять наблюдаем миражи. В радиусе ста восьмидесяти градусов – стеклянная стена на горизонте, и как будто эти стёкла кто-то покачивает. Поваленные деревья, преломляясь, создают впечатление высокого берега. На самом деле в этом месте песчаная коса. Скорость очень хорошая. Идём по устью реки Колымы. Происхождение названия до сих пор неизвестно, но есть мнение, что оно связано с названием юкагирского племени.

Чуков решил зайти на остров Каменку. Прямо под обрывом – низкий деревянный домик с печкой, сверху трубопровод от громадных цистерн. Наверное, сюда заходили танкеры для слива горючего. Уже большие лужи на льду. Обходим остров кругом, очень много зайцев и полярных сов. С реки крутой подъём на гидробазу, так что не сразу все забрались. Наверху острова снега почти нет, несколько домиков, военные «кунги», загнутые антенны и огромное количество бочек для топлива. На верхней точке – маяк. Десятки чаек кружат над нами, а куропатки со своими брачными танцами совсем на нас не обращают внимание.

Там и здесь торчат на кочках самцы куропаток в своих белоснежных нарядах. Все чаще слышны их крики, которыми они сопровождают свои токовые взлеты. Куропатки необычайно подвижны в это время года и не знают ни минуты покоя. Самки уже заметно изменили свой наряд на летний, который так хорошо гармонирует с желтовато-зеленым фоном весенней тундры. Они или кормятся тут же, около своего защитника, или подыскивают подходящее место для гнезда.

Тундровая куропатка – миролюбивая и безобидная птица. Подобно некоторым другим типично северным обитателям, она имеет белый наряд на протяжении большей части года. Только на перьях хвоста имеется черная полоса, но и она видна лишь тогда, когда куропатка летит или когда самец, ухаживая за самкой, распускает веером свой хвост. Зимнее оперение куропатки настолько бело, что на поверхности белейшего арктического снега она выделяется еще более белым пятном. Это происходит, вероятно, потому, что поверхность снега неровная и солнце расцвечивает ее целой гаммой неуловимых голубоватых, розовых и золотистых оттенков. Поверхность же плотного оперения куропатки очень гладкая, ровная и не имеет никаких дополнительных оттенков. Впрочем, это не совсем верно. У только что убитых куропаток оперение в некоторых местах имеет тонкий нежно-розовый оттенок, исчезающий после окоченения трупa. С наступлением весны куропатка меняет свой наряд. Летний наряд резко отличается от зимнего. Он представляет собой

пестрое сочетание из черных, бурых, рыжих, коричневых и белых цветов и делает куропатку незаметной среди летней тундры, расцвеченной такими же тонами и оттенками.

Из вагончика выходят два человека – Игорь Лабуткин и Виктор Можаяев, они сторожа гидробазы. Очень они рады общению, людей не видели с прошлого года, курево кончилось, телевидения нет, только транзистор. Сразу стали угощать нас супом из птицы. Сторожа предлагают помыться в бане с дороги, варят гуся. Мы тоже не отстаём: достаём копчёную колбасу, спирт, солёное сало. Отмечаем прибытие на Колыму и встречу с людьми на каменном острове. Я пожарил нельму и сварил уху. Из разговоров узнали, что на сезон сюда прибывают рыбаки. В этом месте обилие рыбы. Оптовики скупают рыбу по две тысячи рублей за мешок. В среднем хороший рыбак добывает триста мешков рыбы. Юрий Заруба развернул радиостанцию и связался со многими городами страны, а также с иностранными радиолюбителями. Паримся в местной бане, растираемся снегом.

На западе видны развалины каких-то бетонных строений, как нам объяснили, – это бывший военный объект. Несколько лет назад прилетели вертолёты, специалисты заложили взрывчатку и всё подорвали. Вся техника разлетелась «на молекулы».

Все угощаются самодельным мороженым – сгущенное молоко, смешанное со снегом и кофе. Вкус необыкновенный!

Повсюду волнующие картины начала полярной весны. В сторону севера летят утки, поморники, журавли, чайки. Щебечут весёлые пуночки, свистят кулички. Совсем рядом нахохлившись, токуют самцы куропаток. Они, в любовном экстазе не различая ничего, кидались, сцепленные с соперником, почти под ноги нам. Птица летела валом в сторону севера. Разнообразные голоса их тонут в общем гомоне жизни, как звуки отдельных инструментов в музыке оркестра. Он гремит непрерывно в лучах незаходящего солнца, никто не спит, не отдыхает, все торопятся насладиться теплом, любовью, движением. Все точно боятся, глядя на скованную реку, что вот-вот вернётся только что исчезнувшая зима.

В беседе с Игорем я задал ему несколько вопросов:

- Расскажи, что знаешь о местных жителях?

- Совсем недалеко живут юкагиры. Самоназвание – одул, вероятно, «сильный», «могучий». Основные занятия – охота на северного оленя, пушной промысел, озёрное и речное рыболовство. Родным языком владеет лишь небольшое количество людей.

- Интересно, а чем питаются юкагиры?

- Основная пища – мясо и рыба. Оленье мясо едят сырым и варёным, зимой – строганину, весной и летом коптят над костром и вялят на солнце длинные тонкие пласты мяса. Сушёное мясо, нанизанное на жилые нитки, хранят в мешках в амбарах и варят зимой. Из взбитой свежей оленьей крови

готовят суп. Рыбу варят, вялят, квасят в ямах, хранят в слое вечной мерзлоты, толкут в порошок. Лакомством считается толчёная варёная рыба с голубикой и жиром, рыбная мука, сваренная с оленьей кровью или сосновым отваром. Юкола бывает двух сортов: белая, только вяленая на солнце, и коричневая, которую после вяления коптят в специальных шалашах. Последняя очень вкусная. Для приготовления юколы мясо вместе с кожей снимают с костей и потом мелко надрезают с внутренней стороны.

Часть рыбы ловится в озёрах, а часть в самой реке. Колыма обладает превосходными сортами рыбы. Главные промысловые рыбы – это сиговые: ряпушка, чир, муксун, омуль, пелядка, сиг. Ещё вкуснее громадные нельмы. В реке довольно много налимов и шук, но эта рыба идёт главным образом на корм собакам. Собаки потребляют не меньше половины улова, и задача прокормить собак очень важна для охотников.

Население Колымы говорит на очень странном наречии, шепелявящем и картавящем, свойственном некоторым северным областям Сибири. Кроме того, в языке колымчан сохранилось много древних слов и выражений, занесённых сюда казаками и ещё не вытесненных, несмотря на постоянный приезд новых людей.

После небольшого отдыха Виктор и Игорь организовали для нас экскурсию в подземный морозильник, как бы в самую толщу вечной мерзлоты. А толщина мерзлоты в этом месте более трёхсот метров.

Вечная мерзлота как неперенный компонент природы появилась впервые в Северном полушарии Земли около двух миллионов лет назад, а впервые люди пришли в эти края всего сорок тысяч лет назад. Таким образом, для тысяч поколений людей, сменившихся с тех пор в Арктике, вечная мерзлота была такой же реальностью, как снег зимой или ледоход весной, как день и ночь, как всё привычное, что окружает человека от рождения до последних дней.

Проходили века и тысячелетия, где-то в тёплых краях нашей планеты возникали и исчезали цивилизации, канули в Лету фараоны Египта, распалась Великая Римская империя, началась эпоха великих географических открытий. Уже были открыты Америка, Индия, Австралия, а Магеллан совершил первое кругосветное путешествие, но о вечной мерзлоте знали по-прежнему только аборигены Арктики, Сибири и Американского Севера.

Всё это сооружение было построено во время репрессий заключёнными. На входе – покосившаяся дверь, далее тёмный коридор и покрытый льдом пол. Зажгли лампы и фонари. Стены и потолок туннелей, как в сказке, покрыты ледяными кристаллами интересной формы. Пластинки льда растут по спирали и при постукивании по ним пальцем издают мелодичный звук. От основного туннеля вправо и влево расходится лабиринт вспомогательных проходов. Именно здесь хранилась рыба, выловленная заключёнными из реки Колымы. Шаги и голоса гулко разносятся по сводам сооружения, построенного людьми

киркой и лопатой. Сколько полегло здесь невинных людей, никто, наверное, не знает. Пройдя по проходам несколько сот метров, решили возвратиться, так как наблюдали обрушившиеся песчаные потолки, да и жутко как-то стало. Здесь, на Колыме и на севере Чукотки, немало подобных гигантских сооружений, которые вызывают ассоциации с какими-нибудь египетскими пирамидами. В частности, в районе Певека в одной из долин остались развалины гигантской горно-обогадительной урановой фабрики, расположенной прямо на краю крутого и очень высокого – метров двести – склона, будто ласточкино гнездо. На склоне от подножия до вершины проложены рельсы для вагонеток, повсюду другие крупные сооружения. Поражают и масштабы концлагерей, разбросанных вдоль Колымы и на Чукотке. Впрочем, их количество тоже потрясает. Их сотни! Слава Богу, что сейчас они пустые!

Рядом с вагончиком сушили на ветру свеженькие песцовые шкурки. Игорь Лабуткин объяснял, что очистка от жира – большое искусство, так как легко испортить шкурку. Мордочку песка надевают на заострённый конец бревна и ловкими взмахами ножа отделяют жир от нежной шкурки дочиста. По мере очистки растягивается шкурка на палках, разрезанные лапки привязываются ниточками к маленьким дощечкам.

Решили заправиться соляной. Но сторожа сами не знают, где точно она находится. Сотни бочек пришлось перенюхать, прежде чем нашли то, что искали. Всё это ГСМ завозилось сотнями тонн ещё в советские времена.

Север без бочек – это не Север. Бочки на Чукотке – незаменимая вещь. В них, как свечки в подсвечниках, торчат столбы электропередач, в них привозят горючее и вывозят прозрачный китовый жир. В них геологи пекут себе хлеб, их привязывают к башмакам тонущих в тундре тракторов, их расставляют по тундре, чтобы найти дорогу в пурге. На бочках ездят, спят, беседуют пассажиры грузовых спецрейсов, из бочек вяжут плоты, чтобы переплыть разлившуюся за ночь речку, и, наконец, в каждом доме, в сених стоят эти самые бочки с кристальной ледяной водой. Бочки, бочки и бочки: ржавые, новенькие, ослепительно-жёлтые, красноватые и закопченные дочерна.

Уже под вечер 23 мая, попрощавшись с обитателями острова Каменка, тронулись в сторону Амбарчика. На улице уже совсем тепло. Снег мокрый и плохо держит машины. Пока вышли по Походской протоке на Колыму, дважды застревали. Воды поверх льда очень много. Справа виднеются вершины гор высотой 600 – 700 метров. Очень много деревьев, вынесенных рекой на отмели и острова.

В районе острова Сухарный, когда меняли колесо, наблюдали нескольких журавлей. Птицы уже разбились на пары. Самцы танцуют около самок и привлекают их внимание взмахами крыльев. Размах крыльев у журавля до 2,5 метров, масса до 10 килограммов. В кладке два зеленоватых с тёмными пятнами яйца, но обычно выживает один птенец. Восточнее Колымы гнездится канадский журавль. Это мелкий журавль; длина тела меньше метра,

масса пять килограммов. На острове брусника, очень низкорослая, ягель и зелень пробиваются сквозь снег.

Птиц еще мало. Но с каждым днем прилетает какой-нибудь новый вид, и недалеко то время, когда полчища пернатых гостей, променявших Голубой Нил и каспийские лиманы на наш гостеприимный Север, хлынут в тундру и расселятся по ее бесчисленным озерам, рекам, равнинам, болотам, чтобы провести короткое, полное хлопот лето.

Но недолго длится это очаровательное время. Проходят две-три недели, и пора песен кончается.

Почти все птицы прилетают к берегам Ледовитого океана, уже разбившись на пары. Не теряя времени, они подыскивают места для гнезд. Поиск места и устройство гнезда здесь дело несложное. Не надо, как в лесу, искать подходящее дупло или вить искусное гнездо на ветвях деревьев и кустарников, любая достаточно сухая кочка пригодна для этого. Гнездо у большинства арктических птиц (куликов, поморников, чаек, куропаток, гагар и др.) устроено очень просто. В травянисто-моховой дернине птица делает небольшое углубление, которое устилает сухими травинками, прошлогодними листьями полярной ивы, иногда лишайником, – и гнездо готово.

Только пуночки, лапландские подорожники свивают гнездо из сухой травы и выстилают мелкими перышками. Гуси выстилают гнездовую лунку пухом.

С момента образования первых проталин появились ранние тундровые цветы. Первой зацвела сиверсия. Вслед за ней – незабудки, седум, одуванчики, полярный мак, астрагалы, куропаточья трава.

Стараемся уйти подальше от берега, там меньше воды. Обходим остров Сухарный и видим отдельно стоящую скалу, на вершине которой установлена на постаменте стела «Роза ветров». Брызги от колёс при движении заливают все окна и застывают льдом. Машина вскоре покрывается ледяным панцирем. Остановившись около скалы, поднимаемся вверх по деревянной лестнице. Фотографируемся на память. С тридцатиметровой высоты наблюдаем широкий пейзаж Колымы при розовом закате, вид восхитительный. Талая вода поверх льда, и в ней отражается солнце, которое уже не заходит за горизонт. Историческое место, ведь сколько отважных мореходов прошло мимо этого камня на утлых судёнышках.

Двигаемся дальше очень трудно. Иногда машины зарываются в снежно-водяную кашу и приходится искать обходные пути. Даже не верится, что сутки назад мы неслись по льду со скоростью 40 км/ час. Пройдя через 4 часа протоку Каменную, вошли в бухту Амбарчик. Название получено от амбаров, поставленных здесь в 1741 году Д. Я. Лаптевым. Вдали видны какие-то строения, почти сливающиеся с берегом.

Наконец-то я вижу «город», который обозначен на всех картах мира, даже самых мелких масштабов. Подъезжаем ближе и видим два

полуразвалившихся пирса из лиственницы и развалины большого лагеря для политзаключённых. Кругом столбы с остатками ржавой колючей проволоки. Боясь проткнуть колёса, мы петляем между бараками и остатками каких-то строений. Держим курс на ветряк с лопастями в четыре метра. Здесь сейчас находится лишь полярная гидрометеостанция, входящая в состав Певекского территориального управления по гидрометеорологии и контролю природной среды. В одной из комнат длинного дома спасаются трое полярников – вот и всё население этого «города».

Знакомимся ближе – начальник полярной станции «Амбарчик» Салтыков Василий Осипович, профессиональный полярник, радист. Василий Павлович Полещук – механик, бывший старатель. Владимир Михайлович Жерновилко – метеоролог.

Несколько недель, как на станции вышел из строя и не работает дизель – повело фундамент опоры. Дизель – это сердце полярной станции, электричество, свет и тепло. Жизнь сейчас теплится вокруг печки на кухне. Дизель частями переносят на новое место старой «полярки», и механик надеется дать ему полную жизнь до прилёта подмоги из Певека. Аварийная HONDA тоже не работает – полетел 5,5 кВт генератор. Получается, трое полярников были без радиосвязи, без сигнала тревоги, и мы случайно на помощь по связи пришли. Узнав, что мы едем в Певек, начальник пишет отчёт в Чукотгидромет, вместе с нами передаёт целый ящик оригиналов метеосводок за апрель месяц. Последние, аварийные вести тоже передадим, кому надо, в Певек. При этом сохраним бюджет метеослужбы. Ведь час полёта спецрейса стоит более тысячи долларов, а без знания здешней погоды дело и вовсе рискованное. Отсюда можно выбраться только случайно. Может, судно пройдёт или санитарный рейс вертолёта, или чукчи на оленях проедут. Василий Полещук просит нас по доверенности получить некую сумму денег, зайти в узел связи, позвонить домой на Украину и сказать, что, наверное, в отпуск поехать получится осенью. Узнав цель и сложности связи, достаём свой портативный радиотелефон GlobalStar из кармана, просто звоним по номеру, сигнал на спутник летит. А далее, как в кино «Кин-дза-дза»: «Алло! Здравствуй, Люся! Это Василий...» На другом конце недоумённо: «Какой Василий? Здесь все дома...» Звонящий теряет дар речи, скупая мужская слеза покатилась из глаз, потом разобрались, узнали друг друга и расцеловались по телефону. За несколько лет, что муж не был дома, не узнать его голос немудрено: ведь с полярной станции приветы летят радиогаммой в Певек, оттуда по телетайпу в Москву, а там до адресата. Услышать живой голос здесь – редкость.

Мы готовим покушать и заодно стремимся больше узнать о жизни и истории этого района. Узнаю, что у полярников плохо с продуктами. Почти кончился чай, крупы, сухие овощи и многое другое. Зато на складе нас удивили солёные огурцы и помидоры в изобилии. У полярников даже не оказалось ружья, хотя вокруг много живности. Пожалуй, только рыбалка и спасает.

Хлеб пекут сами по очереди. Круглосуточно тарактит трактор, заряжающий аккумуляторы, – единственный источник энергии. Раньше вертолет из Певека прилетал ежемесячно, привозя продукты, почту, оборудование. Снабжалась станция и по морю. Сейчас вертолёт планируется от силы два раза в год. Иногда пролётом залетает вертолёт из города Черский. Я просушиваю намокшие продукты на плите и одариваю хозяев индийским чаем. Они пьют и не могут напиться. На станции давно сломался телевизор, новости только по радио. Но при этом меня удивило то, что на стене висела турнирная таблица игр чемпионата мира по футболу, вычерченная Салтыковым. При всех трудностях жизни они будут следить, как играют в футбол люди, находящиеся от них, как на другой планете.

Зашли с Юрием Зарубой в затихшую радиорубку. Мёртво-красиво сверкают эмалью три передатчика «Арктика», что-то сломалось и давно не работает, специалистов нет даже в Певеке. Показания приборов снимаются здесь же, всё точно расписано. Аккуратно ведутся журналы и графики. Рядом с радиорубкой большая библиотека с множеством уникальных изданий. Я вспоминаю 2001 год, когда участвовал в экспедиции по Карскому морю. На «законсервированной» полярной станции на острове Уединения мы обнаружили библиотеку, а там тысячи книг по любым тематикам. И всё это за сотни километров от ближайшего берега.

Расцвет Амбарчика как морского порта и перевалочной базы для уголовников и «врагов народа» пришёлся на годы сталинского террора. До сих пор на берегу остались пирсы, на одном из которых гидрометеорологи оборудовали футшток – сооружение, где измеряется уровень поверхности моря, стоят самописец уровня и прочие приборы. Самое интересное, что современные постройки в Арктике частенько не «приживаются», однако то, что строили заключённые, стоит, как «вкопанное». Это относится и к пирсам, которые выдерживают как сильнейшие натиски льда, так и шторма; это относится и к зданиям, и к дорогам в тундре. Современные дороги «плывут» на вечной мерзлоте, зековские – эксплуатируются и поныне.

От пирсов идёт дорога к сооружениям, которые раньше выполняли роль приёмников-распределителей. В общем, в этом мёртвом сейчас посёлке сохранилась почти вся лагерная инфраструктура, вплоть до домика начальника. Всё это опутано рядами колючей проволоки. Унылость месту придаёт и большое кладбище, расположенное на возвышении. Здесь хоронили охранников. Уж если кладбище «обслуживающего персонала» такое большое, то можно представить, сколько тут погибло заключённых. Тысячи! Но хоронили их не в могилах: либо в естественных ямах (одно озерцо на месте братской могилы, где расстреливали провинившихся, полярники до сих пор называют Кровавым), либо трупы просто «складировали» в кучи в ближайших сопках. Сталинский режим был настолько уверен в своей вечности, что даже и

не пытался скрывать следы своей деятельности. Да и следует учитывать, что в вечной мерзлоте очень трудно копать могилы.

Читаем таблички на могилах. Даты 1936 г. и позже: капитан теплохода, трагически погибшие матросы, четырехмесячный младенец, ребёнок пяти лет, люди постарше – все здесь. С обрыва, где находится кладбище, открывается панорама залива и то, что осталось от лагеря. Кто-то видел эти берега, туман, лёд в последний раз и покоится здесь, и нет возможности родственникам побывать тут.

Начальник станции Салтыков В. О. много рассказывал об истории этого края. История Амбарчика тесно переплетается с историей освоения Арктики. В 1909 году в этих местах работала экспедиция Г. Я. Седова. Тогда ожидался приход пароходов из Владивостока в устье Колымы и нужно было найти фарватер. Партия лейтенанта Г. Я. Седова поставила на мысе Медвежьем деревянные навигационные знаки. Седов впервые попал в Арктику ещё в 1902 г. в составе Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Начальник экспедиции генерал Варнек сразу оценил способности молодого гидрографа. «Всегда, когда надо было найти кого-нибудь для исполнения трудного и ответственного дела, сопряженного иногда с немалой опасностью среди полярных льдов, мой выбор падал на Седова, и он исполнял эти поручения с полной энергией, необходимой осторожностью и знанием дела», – писал он впоследствии.

С этой первой экспедиции Г. Я. Седов всей душой полюбил Север. «Мое место на Севере», – говорил он друзьям. Запоем читал книги о Севере и о полярных путешествиях. Именно в это время и зародилась у Седова мысль о походе к Северному полюсу, ставшая заветной мечтой всей его жизни.

Недалеко от Амбарчика на мысе Дмитрия Лаптева стоял высокий деревянный маяк. Рядом с ним было несколько полуразрушенных амбаров (может быть, от них произошло название – Амбарчик), в которых, как полагают, зимовала в 1739 году команда Д. Лаптева.

А в начале 1930-х годов на Колыме работала этнографическая экспедиция под руководством члена комитета народов Севера при Президиуме ВЦИК Карла Яновича Лукса. Его экспедиция должна была проделать большую работу на местах, выявить специфические особенности жизни и трудовой деятельности народностей Колымы. К. Лукс трагически погиб в Амбарчике. На могиле отважного человека сооружён памятник-obelisk с пятиконечной звездой. Когда-то в бухте Амбарчик был крупный порт, но потом его из-за малых глубин перенесли на Зелёный мыс. После перевода порта Амбарчик опустел, десятки сооружений остались покинутые. В Амбарчике уже много десятилетий работает полярная гидрометеостанция. Когда-то она была огорожена, как островок свободы, колючей проволокой от «архипелага ГУЛАГ». С окончанием сталинской эпохи пришёл конец и порту Амбарчик.

В ночь с 24 на 25 мая мы трогаемся в путь. Плотный туман скрыл все очертания вокруг. Очень здорово потеплело. Как в молоке, спускаемся к морю через развалины лагеря. Останавливаемся около памятника в виде креста с тюремными решётками. Металлическая надпись: «ЖЕРТВАМ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕПРЕССИЙ 1932 – 1954 гг. от жителей Нижней Колымы, 1993 год». Это не показушный памятник, ведь за год здесь бывает от силы несколько десятков человек. Это памятник покаяния перед Богом. В плотном тумане, почти не видя друг друга, двигаемся в сторону мыса Медвежий. Хорошо, что отличная связь между машинами. По радиации всегда можно уточнить местоположение, попросить помощи, предупредить всех о различных препятствиях, да и просто рассказать анекдот. Брызги от колёс заливают все стёкла так, что дворники еле успевают очищать мокрый снег и лёд. С трудом пересекли бухту, обогнули мыс Медвежий и вышли к легендарной Медвежке. Раньше здесь работали старатели, жили люди, был даже магазин для местных охотников. Сейчас тут никого нет. Издали, на высоком берегу, наблюдали сохранившиеся строения.

Именно здесь проходили когда-то кочи Семёна Дежнёва, останавливались и другие исследователи Арктики, и вряд ли что изменилось в окружающем пейзаже с тех пор. Походы казаков и промышленников на восток от Колымы отнюдь не преследовали исследовательских целей. Единственной побудительной причиной этих походов было извлечение экономической выгоды как для казны, так и для себя лично путём сбора ясака и промысла пушных зверей и моржовой кости в ещё нетронутых местах.

Между Леной и Колымой стало развиваться морское судоходство, Нижнеколымский острог быстро вырос в заметный торгово-промысловый центр Восточной Сибири. В нем даже устраивались ярмарки, на которых продавались главным образом меха, кожа, хлеб, соль, сукно и холст. Торговля была оживленной и прибыльной и побуждала казаков к открытию новых промысловых районов.

Через это место 20 июня 1648 года экспедиция Дежнёва на шести кочах прошла на восток. К экспедиции самовольно присоединился седьмой коч, на котором находилось «воровских людей человек с тридцать» под началом Герасима Анкудинова. Эта группа казаков преследовала корыстные цели и даже пыталась отстранить Дежнева от участия в экспедиции. Всего в это морское путешествие направилось семь кочей, на которых находилось девяносто человек.

Сейчас мы стараемся уйти дальше от берега, так как там меньше воды поверх льда. На обрывистом берегу видны каменные останцы «кекуры». Издали они напоминают развалины древнего замка. Берег почти полностью закрыт туманом, а над нами небо и яркое красное солнце на севере. При этом снег и берег приобретают розовый оттенок. Стали попадаться небольшие трещины, идущие перпендикулярно к берегу. Встретив очередную трещину

шириной более метра, стали думать, как преодолеть это препятствие. Николай Никульшин предложил с разгона перепрыгнуть эту трещину. Но края трещины оказались непрочными, и под машиной просел лёд. Всё произошло за какие-то секунды. Как в замедленной съёмке, машина клонится на правый бок, прицеп почти ныряет в воду, и всё замирает. Лобовое стекло вездехода смотрит в небо. Машина и прицеп держали пока друг друга. Мы пытались выгнать вездеход с помощью лебёдки, предварительно закрепив её ледобурами, но сразу это не получилось. Остальные машины перебрались через трещину севернее этого места. Привязав фалу, быстро выдернули машину из опасной ловушки.

Глядя на воду между льдинами, обнаружили сильное течение, как в реке, направленное с востока на запад. Около мыса Большой Баранов встретили большие торосы. На самом берегу какие-то строения, маяк и большая возвышенность. На склонах горы красивые каменные останцы «кекуры» и весь склон, обращённый к морю, чёрного цвета. Далее попали в туман, такой плотный, что не было видно солнца. Снег грязный, видимо, грунт с берега сдувают сильные ветры. Неожиданно впереди увидели какого-то убегающего зверя. Дав газу, решили к нему приблизиться. Это была росомаха. Как она оказалась так далеко от берега? Видимо, преследовала добычу, которая ушла в сторону моря. Это животное очень выносливое и специализируется на преследовании раненых или ослабевших, в том числе и людей. Она долго будет идти следом, выжидать, пока жертва совсем не ослабеет, и лишь после этого нападает. Зверь на вид мускулистый, длиной более метра. Немного напоминает маленького медведя. У северных народов мех росомехи высоко ценится и используется при изготовлении головных уборов, так как на морозе не индевет от дыхания. Но сейчас наши вездеходы взяли её как бы в клещи. Скорость машин была более тридцати километров в час, а зверь бежал между вездеходами, постоянно оглядываясь на «чудищ», которые его хотят проглотить. Гонка продолжалась более десяти минут. Опасаясь в тумане повредить вездеходы о внезапно появляющиеся торосы, наш строй немного распался. Росомаха исхитрилась, развернувшись, скрыться в торосах.

Свойство тумана – до неузнаваемости искажать отдельные предметы и весь пейзаж. Низкий берег кажется горным хребтом, снежные заструги – высокими вершинами, а отдельные камни представляются чуть ли не скалами. Внезапно плотный туман остался позади и стало видно всё до горизонта. Впереди мыс Большой Баранов с высокой возвышенностью – более трёхсот метров. Мыс уже был на картах 1763 года. Считалось, что Баранов камень получил название от великого множества скитающихся там диких баранов. За мысом, через тридцать километров, увидели строения посёлка Крестовое. Много домиков с печками, мебелью, даже кое-что есть из продовольствия. Это бывший посёлок золотодобытчиков, видимо, существующий даже вахтовым методом, стал нерентабельным. Когда-то Чукотка гордилась старателями, геологами, вознаграждала их длинным рублём.

Яркое солнце, машины на берегу рядом с домиками. Решили немного отдохнуть, поесть, проверить состояние машин. Кое-кто из ребят вытащил раскладушки из домиков и, пока готовилась еда, дремали, как на пляже. Оборудования оставлено здесь очень много. Снег уже очень рыхлый и зернистый. Рядом с посёлком река Крестовая впадает в море. Так вдруг на наших глазах вода из реки стала разливаться прямо по морскому льду, отрезая нам съезд с берега. Мы быстро собрались и через потоки воды рванули от берега подальше в торосы. Потоки грязной воды коричневого цвета, быстро покрывая белоснежный лёд, остались у нас позади. Решили быстрее ехать к Певеку, так как весна уже наступает на пятки. Кругом лужи, трещины, разводья около берега. Прошли мыс Бараниху и реку Китепвеем. Смотря в сторону берега, видим вдали высокие, более километра, горы. Приближаемся к полярной станции с экзотическим названием Рау-Чуа. По карте это Чаунская низменность, но вдали виднеются высокие горы. Расположена полярная станция в самом устье одноимённой реки. Кстати, географические названия здесь встречаются просто фантастические, потому что чукотский язык слишком уж специфический. Как вам такое название реки, впадающей в Рау-Чуа, – Наглёйнынвеем, Вернитикайвеем, Энгувеем? Но самый писк, пожалуй, – это река Чантальвэргыргын и лагуна Тэнкэргыньпильгын. Имена у чукчей также сложны для нашего произношения, а их перевод интеллигентного человека может ввести в краску. Впрочем, это у нас есть деление органов тела на «приличные» и «неприличные», а у аборигенов, например, имя «Собачий детородный орган» звучит так же благозвучно, как «Медвежий глаз».

Полярная станция расположена на самом берегу. Первыми нас встречают лайки, пытавшиеся откусить колёса. Видим, что один из домов одним боком провалился под землю. Это довольно типичное явление для зоны вечной мерзлоты. При плохой изоляции происходит оттаивание мерзлоты под зданием и оно проседает. На Чукотке можно встретить целые посёлки с такими «пьяными» домами. Именно поэтому в больших городах и посёлках дома строят на сваях, то есть между землёй и зданием находится хорошо просматриваемое и продуваемое воздушное пространство высотой около метра.

За всеми домиками большая радиовышка и метеоприборы. Начальник полярной станции – Бучин Виктор Васильевич, с ним двое метеорологов и механик. Встретили нас очень тепло и сразу бросились угощать. Полярная станция очень ухоженная, кругом чистота и порядок. На кухне масса чистой посуды, телевизор, видеоманитофон. Не успели мы прийти в себя, как на столе появились жареный и копчёный гусь, уха, мороженная рыба, солёная рыба. Смотрим видео про международную Антарктическую экспедицию к Южному полюсу, в которой и я принимал участие. Афанасий показывает английский фильм про его путешествие по Аляске. Вопросам и расспросам нет конца. Нам рассказали, что станция всегда отличалась тем, что в журналах метеонаблюдений всех больше фиксировали миражей. Иногда в северной

стороне видели даже целый белый город с различными зданиями. Помимо «чистых» миражей, когда дальние торосы из-за преломления света как бы вытягиваются по вертикали, образуя мерцающую, колеблющуюся стену у горизонта, на Севере наблюдаются и иные явления из-за абсолютной прозрачности и особенностей преломления световых лучей. Здесь порой можно видеть как бы телеизображение очень далёких объектов, например, лесов или городов севера Канады.

Полярники нам рассказали, что в первых числах сентября начинают играть сполохи северного сияния, а к концу месяца короткую ненастную осень окончательно сменяет длинная зима. В это время по вечерам, при заходе солнца, можно было наблюдать удивительные оптические эффекты – классические вечерние верхние миражи, когда перед взором изумлённого наблюдателя бесконечная белая равнина приподымалась и отчётливо вырисовывались одинокие строения далёких зимовок, обычно не видимые за горизонтом или за выпуклостями рельефа. Ясно вырисовывается вся сеть протоков, ещё не затянутых льдом. И всё это представлялось в обратном и прямом виде над сушей, на фоне голубого неба.

Как нам рассказали, Рау-Чуа (по-чукотски звучит, как Рывчыван) предположительно означает «место победы над оседлыми». Этот топоним свидетельствует о периоде освоения бассейна реки чукчами-оленеводами в девятнадцатом веке, когда были столкновения с юкагирскими и эвенскими племенами.

Дозаправляемся соляжкой, обмениваемся сувенирами. Полярники обрадсвались, что на Амбарчике все живы и здоровы. Один из метеорологов передал с нами копчёных гусей для своей жены, которая трудится на полярной станции Айон. На юге видны высокие горы, одна из которых – Келильвун – высотой 1775 метров. Озеро находится совсем рядом с домиками, а там плавают белые лебеди. Нам пояснили, что некоторые птицы прилетают постоянно и совсем не боятся людей.

И тут мы видим небольших чаек, уже не раз пролетающих над нами. Чёрный ободок вокруг шейки, да, это розовая чайка. Более ста лет назад точно не знали, где родина этих птиц. Открытие принадлежит известному русскому зоологу и североведу Сергею Александровичу Бутурлину. Родиной птиц действительно оказался северо-восток Сибири. Гнёзда и выводки Бутурлин обнаружил в низовьях Алазеи, Индигирки и Колымы. Гнездятся они отдельными парами или небольшими колониями на сырых, кочковатых берегах озёр. Чайки появляются на своей родине в конце мая, причём в большинстве случаев летят прямо с севера. Нередко птицы останавливаются у человеческого жилья и даже ищут корм на помойках. С началом таяния снега птицы рассеиваются по болотам и сразу приступают к гнездовым делам. И уже в конце июля, с выводком, они отправляются на север. В начале осени розовые чайки часто встречаются у Новосибирских островов. На фоне неба

они походили на какие-то фантастические цветы, повисшие в воздухе, то раскрывающие, то сжимающие свои чудесно окрашенные лепестки. Издавали чайки тихие, но очень разнообразные звуки, порой напоминающие то верещание, то глухое взлаивание, то негромкое воркование домашних голубей. Видимо, в этих заиленных, с вытаивающей растительностью льдинах заморожены были и всякие рачки-червячки, что и привлекло чаек. Эта встреча запомнится мне на всю жизнь.

У начальника станции ставим памятные печати «50 лет РАУ-ЧУА», штемпель «Певекское гидрометеоправление» с белым медведем и клыкастым моржом, промеж них в полярном сиянии написано: «70°N, 166°E». Чуть ниже: «West Siberia sea coast soviet polar station». Уникальное название здешнего моря, но West – не Восточно-, а неизвестное географам Западно-Сибирское море. Видимо, сильно тянуло советских людей на неведомый Запад или просто не сильно стремились учить английский язык в советское время. Восток – это East. Во всех блокнотах у нас уже скопилось множество уникальных печатей и штемпелей. Прощаемся с гостеприимной станцией и её обитателями. Фотографируемся на метеоплощадке, и сразу вниз по склону к морю. Берём курс в сторону незаходящего солнца. Впереди до Певека только остров Айон с одноимённым посёлком и гидрометеостанцией.

Отъехав немного от берега, останавливаемся, чтобы ещё раз издали помахать на прощанье полярникам. До сих пор перед глазами эта дальняя полярная станция. Три деревянных домика и несколько строений поменьше, банька, разбросанные по заснеженному берегу. Стройные высокие радиомачты с паутиной натянутых между ними антенн, пятачок метеоплощадки с флюгерами на толстых столбах, белыми ребристыми будками с приборами. Фигурки гидрометеорологов и стая дружелюбно помахивающих хвостами пушистых пёстрых собак.

Да, жизнь на уединённой зимовке полна трудностей, прямых опасностей и в то же время романтики, к которой извечно тянутся люди, особенно молодые. Арктические зимовки неравнозначны по количественному составу. Есть станции маленькие, по три человека, есть по десять, есть по двадцать – это уже научные обсерватории с огромным объёмом исследований. Понятно, что небольшая станция живёт особенно сложной жизнью, и физических трудностей на душу населения здесь выпадает заметно больше, чем на крупных зимовках. На хорошо организованной полярной станции обычно царит добрая атмосфера, но никто не возьмёт на себя смелость поручиться, что такая идиллия будет продолжаться годами. Когда месяц за месяцем, год за годом живёшь в тесноте и минимальном комфорте одинокого домика среди льдов и ветров, когда лица, жесты, голоса, поступки твоих, всё одних и тех же, товарищей не просто примелькались или надоели, а поистине «осточертели», когда обычный взгляд может вдруг показаться недобрый, а неосторожно брошенное словцо болезненно ранить, нанести душевную травму, вот тогда

на первое место выдвигается дар жить среди людей, сочетающий и стойкость, и деликатность, и дружелюбие, и умение любить, и именно прощать. Потому что на длительной зимовке и в полярной экспедиции, как на фронте, ярко проступают все человеческие достоинства и слабости. И терпеливый, выдержанный человек способен сам справиться с дурным настроением.

Поверх льда очень много воды, снег интенсивно тает, и это не придаёт оптимизма нам. Справа от нас полуостров Кыттык и Малый Чаунский пролив. Виднеются и участки открытой воды около берега. Плавая в месиве липучего снега, потихоньку приближаемся к Айону, буквально на глазах опережая надлёдные потоки воды по ходу движения.

Землепроходец Никита Шалауров, первым побывавший в Чаунской губе, назвал незнакомый остров Завадей. Ф. П. Врангель в 1821 году уточнил: Сабодей. Священник Аргентов в 1857 году выяснил у местного населения значение названия Айон. Чукотский топоним Айон принято переводить как «мозговой», но эта этимология сомнительна: трудно объяснить, что послужило причиной так назвать остров. Специалист по чукотско-камчатским языкам, уроженец острова Айон П. И. Инэнликэй предполагает, что Айон переводится как «место оживления». Такое толкование не лишено здравого смысла, так как остров изобилует богатыми летними пастбищами и служит хорошим местом отдыха от нагула, то есть «оживления» оленей, пригнанных с зимних пастбищ из таёжной зоны, где летом много гнуса и овода. Размером остров шестьдесят километров в длину и сорок километров в ширину.

* * *

По ходу движения сначала появляется кладбище, на самом обрыве, а затем строения посёлка и метеостанции. Поднимаемся по крутой дороге к посёлку и сворачиваем в сторону строений метеостанции. Сверху дома белый радиопрозрачный купол метеолокатора для слежения за радиозондами и оптика светового маяка. Знакомимся с начальником станции Александром Александровичем Нефёдовым. Нас размещают в гостиничном домике. Айон одна из последних крупных полярных станций с аэрологическим комплексом наблюдений. Работают здесь настоящие фанаты Севера. Если раньше у полярников были всевозможные льготы, они прилично получали, у них было приличное снабжение, то сейчас они получают копейки, даже в сравнении с «материком», снабжение очень скудное, почта поступает раз в несколько месяцев, число работников на станции сократилось, а значит, увеличилась нагрузка на оставшихся.

Тот же Виктор Бучин с Рау-Чуа не был на «материке» уже четырнадцать лет! И вряд ли ему особо хочется туда возвращаться. На Севере жизнь честнее и благороднее. Отношения между людьми там строятся по другим принципам: не обмани, не подведи, не оставь в беде. Это оказывается очень

заразительно. Человек, вернувшийся с Севера, долго не может приспособиться к «материковской» жизни, его мучает ужасная ностальгия.

Но Айон всё же место скучноватое. Тут мелкое происшествие чуть ли не становится событием. Но надо сказать, что народ очень гостеприимный, да и свежий человек, с «материка», не так часто заглядывает в эту отдалённость. Того, кому предназначался копчёный гусь, я разыскал и отдал угощение с приветом. Мало-помалу вырисовывается для меня быт посёлка, особенности жизни, чьи-то радости и печали. Всё довольно-таки обычно, разумеется, с поправкой на арктические, а затем уж на островные условия.

Юрий пытается наладить связь с внешним миром. Но прохождение «умерло» ещё с Колымы, сутками нет никакой связи. Даже не слышно групп поддержки, наверное, попали в то самое место, где сплошь аномалии. Нет в эфире даже Певека, до которого по прямой сто километров.

Начальник полярной станции показал нам всё хозяйство. Мы поприсутствовали при подготовке запуска метеозонда. Нам показали весь процесс подготовки резиновой оболочки и приготовление газа (водорода). Шар с аппаратурой свечой улетел в безоблачное небо Чукотки. Затем я побывал в аппаратной радиолокационной станции слежения за полётом шара-зонда. Оператор радиолокационной станции «Метеорит-2» объяснил, что ей уже тридцать лет и она ещё неплохо работает. Прибор с шара передавал сигналом измеренные параметры, и они тут же обрабатывались по таблицам и графикам. Я поинтересовался, какая температура воздуха, откуда идёт информация. Мне доложили: «Высота двенадцать километров, температура воздуха минус тридцать восемь градусов». Это одна из немногих станций, оставшаяся в управлении Чукотгидромета. Комнаты «полярки» уютно устроены, люди обживаются здесь капитально, очень много цветов. Вот и здесь: своя дизельная, большая мастерская, гараж и всегда исправная техника. Население острова около 400 человек, большинство из них чукчи.

Здесь-то я, улучив минуту, и спросил у Александра Александровича о месте стоянки экспедиции Амундсена. Был здесь в 1919-1920 годах покоритель Южного полюса норвежец Руал Амундсен. Сконструировав свой корабль «Мод», он предпринял попытку пройти Северным морским путём. Место зимовки располагается сейчас в восемнадцати километрах от полярной станции. И мы проходили по берегу это историческое место на вездеходах. Случается здесь найти старинные стеклянные флаги, бутылки, патроны.

В помещении станции мы с интересом рассматривали гербарии различных растений, растущих в тундре острова. Расположены в хронологическом порядке по стадиям роста и созревания. В связи с коротким летом рост растений замедляется. С замедлением роста в Арктике уменьшается и скорость прохождения возрастных стадий, в частности, увеличивается длительность девственного периода в жизни растений. Многие травянистые растения тундры зацветают только через 10 – 20 лет после появления из семян,

кустарнички же – и того позже. Голубика может давать зрелые плоды только в 60 – 80 -летнем возрасте, карликовая берёзка начинает плодоносить в 35 лет.

В гостях у Александра Нефёдова я долго рассматривал подробную карту всей Чукотки.

Смотрю на карту и опять удивляюсь местным географическим названиям вокруг нас. Они самые причудливые и если имеют коренное происхождение, то не всякий их выговорит. Вот названия некоторых рек: Пыркинайвеем, Майнгычаутапан, Кайчаутапан, Гуй-винизг, Ныгчеквеем, Куйвырэннэт... Это еще попроще. Бывают такие, что язык сломаешь: западнее от Билибино есть река Лельвергыргын (что означает «Росистая река»), а если плыть по Малому Анюю, то обязательно встретится речка Ыттыльывеем. Вообще, что касается буквы «ы», то она здесь употребляется не меньше прочих букв. Вот названия горных перевалов: Ыттытыллан, Ымынкаушкин, Ымыскываам, Ыльвэнейский, Ыльчуней...

Выводя эти названия, я сочувствую корректорам будущей книги, которым предстоит их сверять. Никогда они этого не сделают, потому что подробной карты Чукотки не найдут, а если найдут, то едва ли отыщут на ней эти реки, ручейки, горы и перевалы. Никакого времени не хватит, не говоря о терпении. Билибинскому району принадлежит первенство по самым труднопроизносимым и длинным названиям. В Чаунском районе есть река Умкырыннэткырыткынвээм, что значит – «Исток кустарниковой реки». Но даже в этом районе это не самое длинное название. Там есть речка Гыргочан-рыннатватапваам, в переводе – «Верхний распадок моховой реки». Но и это еще не все. Рекордсменом чукотской топонимики можно назвать речку из Анадырского района – Майгегтколennyскываамкай, то есть «Река, протекающая по холмистой местности, где растет голубица».

Длина, впрочем, не значит, что слово самое труднопроизносимое. Есть названия короткие, но такие, что и не знаешь, как с ними быть: в Чаунском районе есть гора Ы'тв'ынэй («Лодка-гора»). Понадобится отыскать эту гору – как спросить? С названиями на Чукотке сплошной сюр. Кстати, и речка Сюр тоже протекает где-то в этих краях. С якутского переводится как «Страшная» или «Ужасная»...

Я упомянул названия коренные, а есть русские, почти лирические. Здесь неподалеку протекает речка Сойка, а чуть западнее – Тополевка, будто это не Крайний Север, а Тверская губерния. Кроме того, на Чукотке множество названий сугубо советских. Вот реки и ручьи: Бивачный, Тонкий, Торный, Каркасный, Вредный, Спокойный, Нартовый, Лагерный. Вот названия гор и сопок: Мрачная, Острая, Плоская, Овальная, Серая, Баранья. А вот озера: Вольное, Пасмурное, Воронье. У некоторых ручьев встречаются названия и вовсе пролеткультовские: Каменистый, Щебеночный, Смежный, Базисный, Суходрев, Трубный. Есть такие названия, что не догадаешься, чем вызваны они. Например, маленький ручеек почему-то назван Прорвой, а его собрат –

Вражбим. Есть ручей Двоякий, есть Двойной, и есть едва заметный ручеёк, каким-то шутником названный Необъятым. На границе с Якутией безобидно петляет ручей под названием Вампир. Один местный житель рассказал, что в районе есть ручей Кидэ. Был здесь геолог Эдик, всем замечательный, но мало пил. Поэтому в его честь назвали не реку, а лишь ручей.

Зимой все занесено снегом, и карта Чукотки представляет собой сплошной белый лист, а все перечисленные названия становятся условными.

На вопрос о потеплении климата Александр Нефёдов вот что ответил: «Никто, правда, не спорит с тем, что глобальный климат действительно теплеет. Однако подобные изменения происходили в нём и раньше, когда деятельность человека никак не могла на них повлиять – достаточно вспомнить хотя бы наступления-отступления ледников. Никто не отрицает и данных, согласно которым всякое глобальное потепление сопровождалось увеличением содержания углекислого газа в атмосфере. Известно, что растворимость углекислоты (как и большинства газов) в воде понижается с повышением температуры последней. Следовательно, всякое потепление должно заставлять Мировой океан (в котором общее количество углекислоты в 60 раз превышает её количество в атмосфере) выпускать в воздух большое количество углекислого газа. Рост концентрации углекислого газа является как следствием, так и причиной глобального потепления; то есть эти два процесса работают по принципу положительной обратной связи, ускоряя друг друга. С этой точки зрения все меры по сокращению выбросов представляют собой трату немалых средств на замазывание щелей в стенках бочки, у которой отсутствует дно».

На следующий день держим связь со штабом в Москве через спутник – в командирской машине установлен автомобильный комплект GlobalTel QUALCOMM GPS-1600. Спутниковая радиотелефонная связь сейчас только голосом, нет возможности использовать электронную почту и посылать цифровые фотографии прямо с маршрута: ещё до Тикси вышел из строя наш портативный компьютер.

Задержка на полярной станции едва не обернулась для нас серьёзными проблемами. Все реки и ручьи острова, вздувшиеся от таяния снега, превратились в бурные потоки, безжалостно кромсающие обрывистые берега глубокими оврагами. Двигаться вдоль береговой кромки было практически невозможно. Под метровой толщей талой воды на каждом шагу нас подстерегали глубокие промоины с крутыми берегами, опасные топляки, вынесенные сюда во время ледохода, а то и просто следы пребывания человека в виде старых топливных бочек, брошенной техники, остатков речных судов и остатков каких-то металлических конструкций. Дважды на берегу встречали места катастроф вертолётов Ми-6 и Ми-8, явно принадлежащие ранее Военно-воздушным силам. Хвост и лопасти разбросаны на большой площади.

У некоторых людей может сложиться впечатление, что в далёком прошлом у человека были гармоничные отношения с природой, но следов этого периода мы не видим. Вымирание крупных животных на Севере совпадает с волной расселения первобытных охотничьих племён. Многие древние животные были уничтожены без применения огнестрельного оружия: сообразительный человек может легко обойтись не только без металла, но и без камня, чтобы соорудить смертоноснейшее орудие.

Сегодня нет смысла сетовать на то, что сделали наши предки, и долго рассуждать о том, как хорошо было бы создать в Баренцевом море фермы с морскими коровами, если бы их не истребили в XVIII веке. Мы живём здесь и сейчас. Конечно, всегда можно сказать: «От меня ничего не зависит», «Это не моя вина», и удивительным образом это повторяют разные люди – от рыбаков и пастухов до президентов и премьер-министров.

Если кто-то считает, что всё обойдётся, то напрасно: «само» не обойдётся. Если человек будет продолжать себя вести, как колония дрожжей в сахарном растворе, то финал будет аналогичным: дрожжи задохнутся в собственных отходах, а кто-нибудь другой будет пить шампанское, которое они произвели. Озоновые дыры над тундровыми районами и СПИД, который выкашивает в Африке уже целые районы, – это отнюдь не «первый звонок». Надо доверять собственным глазам, тогда можно будет узнавать большинство новостей не из газет.

Когда мы смотрим на незаживающую рану, которую оставляет на мерзлоте тракторный след, не надо очень уж большого образования, чтобы понять, что это отвратительное зрелище. На вечной мерзлоте обитает множество микроорганизмов, а это свой мир, который мы только учимся понимать. Часто можно слышать, что «лёгкие нашей планеты» – это тропические леса, но там всё устроено иначе, нет зимы, не накапливается мёртвая органика (ежегодная промывка в сезон дождей уносит всё вещество, которое не сосредоточено в живых организмах). Это очень важная часть планеты, но она выбрасывает углекислого газа не меньше, чем поглощает. Настоящие «планетарные лёгкие» среди наземных живых сообществ – это как раз заболоченные и суровые северные просторы, в которых год за годом накапливается торф, то есть в отложения земной коры уходит бывший углекислый газ. Именно здесь происходит каждый год гигантский по масштабам «вдох – выдох», в результате которого в атмосфере увеличивается содержание кислорода и уменьшается количество углекислого газа. Теперь мы проехали на гусеничном вездеходе и содрали моховой покров, в глубокий слой, к мерзлоте, проникает кислород, «просыпаются» те бактерии, которым до этого не хватало ресурсов, и они начинают дышать и питаться. Ландшафт выделял кислород, а теперь он лечится, заживляет свои раны. В атмосферу уходит углекислый газ, а вместе с ним метан и многие другие вещества, которые в верхних слоях атмосферы вступают в реакции с озоном, а к поверхности планеты пробьются лишние

ультрафиолетовые лучи. Возникает «озоновая дыра», у людей возрастает число раковых заболеваний. Хочется сразу найти виновных или начать выискивать слабости доказательств, требовать строгости аргументов. Проблемы северных районов нельзя решить отдельно от проблем остального мира, но и мировые проблемы не будут решены без Севера. Нельзя справиться с планетарными бедами написанием книг и журнальных статей. Но если молчать, они не будут решены никогда.

Снег под действием ярких лучей солнца интенсивно тает, при этом бурные потоки воды несутся к берегу. Часто встречаем полярных мышей-леммингов.

Лемминг почти десять месяцев в году живет под снегом, в абсолютной тьме, при жестоких арктических морозах, а остальное время проводит в сырых грунтовых норках. На первый взгляд кажется, что в те долгие месяцы, которые лемминг проводит под снегом, он находится в безопасности. Но это кажущаяся безопасность. Лемминг беззащитен. Его едят песцы, волки, собаки, и даже травоядный северный олень с удовольствием съест лемминга, если ему удастся его схватить. С неба на лемминга пикируют совы, сапсаны, поморники. Переплывая тундровые водоёмы во время миграции, лемминги попадают в пасть гольцу или щуке. Чтобы сохранить свой род, зверёк получил от природы одно оружие – плодовитость. Песец, например, настолько хорошо изучил повадки зверька, что достает его из-под глубокого снега. Только во вторую половину зимы затвердевший от сильных ветров снег становится хорошей защитой для лемминга. Под снегом прокладывает он свои бесчисленные ходы, пересекающиеся в самых различных направлениях. Вдоль самого хода и по сторонам от него вся пушица бывает съедена, а так как ходы прокладываются очень близко один к другому, то в результате огромные площади к весне оказываются выкошенными полностью и напоминают скошенные луга. По сторонам от ходов остаются валики из сухой пушицы, лишайников и мхов. Иногда, не попав в норку, а забежав в тупик между двумя соседними кочками, лемминг принимает угрожающую позу. Толстенький зверёк, длиной не больше карандаша, становится на задние лапки, поднимая передние в стороны и вверх, он шипит и скалит два своих длинных жёлтых зуба.

Интересно, что зимние гнезда устраиваются не на самой земле, а в снегу, на высоте пяти-семи сантиметров над землей. Такое положение гнезда выгодно леммингу: вода, образующаяся во время таяния снега, скапливается под гнездом, а само оно находится в сухом снегу. Весной, когда сойдет снег, в тундре часто можно встретить такие гнезда.

Причина массовых вспышек размножения лежит в биологических особенностях самих леммингов, и прежде всего – в их плодовитости. Вычислено, что одна пара может через три года дать около сотни особей, даже при условии, что 50 % приплода будет погибать от хищников и по другим причинам. Многие учёные, стараясь установить причины периодичности

этих вспышек, пытались объяснять их и условиями погоды, и даже влиянием солнечных пятен. В действительности вспышки размножения леммингов не бывают строго периодичными. Они случаются и через два, и через три, четыре, пять лет, но чаще всего через три года.

Первое время мы всё же пытались идти по берегу острова Айон, но скоро поняли, что лучше выбираться на лёд и уходить подальше в море. После того, как мы прошли мимо островов Рьяндранот и Ченкуль, воды на льду стало ещё больше и появились промоины шириной по сто и более метров. Связываем машины попарно и так, страхуя и помогая друг другу, уходим на несколько километров от берега. И вскоре уже свыклись с положением «водоплавающих», постепенно получая первый опыт движения по большим открытым пространствам воды.

Машины хорошо держатся на плаву за счёт водоизмещения шести больших колёс. А так как специального движителя для воды не предусмотрено, то перемещаемся только за счёт вращения колёс. В кабине вода доходила едва ли не до сидений. Педали и аккумулятор – под водой, генератор на двигателе тоже. Главным же было уберечь двигатели от попадания воды в воздухозаборники. Да ещё встречные порывы ветра так и норовят развернуть машину боком к волне. Картина совершенно фантастическая, достойная кисти любого самого именитого мариниста. Идём по Среднему проливу Чаунской губы. Это самый крупный залив на материковом берегу моря. Губа открыта летом 1646 года партией колымских промышленников во главе с И. Игнатьевым и С. Пустозерцем. Название по впадающей реке Чаун.

Вдали виднеются горы высотой более километра – это уже «коренная» Чукотка. Я спросил Афанасия: «Что такое, по-твоему, Чукотка?» Вот что услышал в ответ: «Чукотка – это и узкая прибрежная полоска равнинных тундр, то сухих, то заболоченных, и прибрежные скалы с шумными птичьими базарами, фонтанами китов в море и лежбищами моржей на берегах. Чукотка – это горные хребты, каменные россыпи и скалы, живописные речные долины и богатые жизнью межгорные котловины. Чукотка – это туманы или знойные дни летом, торосы во льдах, морозы и свирепая пурга зимой».

Наконец-то впереди полоска суши, это остров Большой Раутан. Вездеходы вышли на низкий берег, состоящий из песка, мелких камней и ракушечника. И конечно, много коряг и деревьев, вынесенных реками осенью, которые скоро с весенними штормами отправятся в дальнейшее своё путешествие. С острова открывается панорама города Певек и всей береговой черты от мыса Шелагского до мыса Матюшкина.

При этом немного истории. Возвращаясь 8 марта 1821 года из первой поездки по льду вдоль берега моря, предпринятой на нартах с целью изучения местности, Врангель попал в живописнейший край. В этом месте ширина Чаунской губы достигала почти ста километров, примерно на такое же расстояние она простиралась на юг. Со скалистого восточного берега в

западном направлении тянулся каменистый полуостров с крутыми отрогами горы Раутан. Врангель направился на оконечность полуострова. И был приятно удивлен, обнаружив там маленький заливчик с устьем на северо-запад, защищенным, однако, от штормов островом Раутан. Врангель определил координаты мыса – 69 градусов 43 минуты 50 секунд северной широты и 170 градусов 47 минут восточной долготы – и присел отдохнуть. Он вспомнил Матюшкина, который сейчас невесть где, за какими горами и долами, вместе со странным англичанином улаживает дела на анюйской ярмарке. Врангель снова открыл дневник, зарисовал местоположение полуострова и дал мысу имя Матюшкина. Повернув голову влево, он еще раз оглядел укрытую от ветра бухту, на берегу которой через сто двадцать лет будет построен Певек.

К Певеку мы подошли рано утром. Ощущение такое, что это наш последний шанс выбраться на берег. При средней тёплой температуре, которая устойчиво держится последние дни, лёд исчезает прямо на глазах. Около берега припай во многих местах растаял, и полоса чистой воды была шириной до двухсот метров. Тем более что в районе морпорта, куда мы стремились, находился складированный уголь для котельной города. Постоянно дующие сильные ветры разносят чёрную пыль по проливу, и она чёрным слоем покрывает лёд. При ярком весеннем солнце участки этого льда тают более интенсивно. Лёд буквально прогибается и потрескивает под нами. Долго решали, как без потерь вплыть в город. Совсем недалеко от берега наша гордость – красный прицеп, прошедший путь до Южного полюса, – провалился под лёд. И так как дышло на маршруте было сделано крепкое, то тянувший вездеход не заметил вовремя этот момент. В результате алюминиевые клёпки не выдержали, борт прицепа лопнул и он наполнился водой. Всё произошло очень быстро, но ребята, выскочив из машин, не дали погибнуть прицепу и вынесли его на более прочный лёд на руках.

Те жители арктического порта, кто увидел «нечто приближающееся» к городу, побросали свои дела и бросились к берегу. Здесь все любят встречать гостей, тем более таких необычных. По каменистому замусоренному берегу колонна вездеходов поднялась на дорогу, ведущую из порта в город.

Вообще, в Певеке каких-то лет пятнадцать назад проживало до двадцати тысяч человек, что ставило его в ряд крупнейших городов Арктики. Сейчас здесь всего шесть тысяч человек. По словам местных жителей, губернатор Чукотки известный олигарх Роман Абрамович сделал ставку на развитие лишь одного города – Анадыря, который превращается в современный супергород. Роль Певека становится чисто функциональной. Он остаётся центром гидрометеосети Восточного сектора российской Арктики и морским портом, через который, в частности, происходит снабжение города Билибино и располагающейся там атомной электростанции. В шестнадцати километрах от Певека находится крупный аэропорт (пос. Апапельхин), имеющий стратегическое значение. Остаётся Певек и центром геологических изысканий

северной Чукотки, хотя уже открытые месторождения золота, олова, урана, вольфрама и т. д. разрабатываются в минимальной степени. Происходит даже свёртывание добычи. За последнее десятилетие закрыты горно-обогатительные комбинаты, прииски, а вместе с ними посёлки: Майский, Валькумей (Сопка ветров) и другие. Когда-нибудь, возможно, все эти месторождения будут востребованы, но сейчас их эксплуатировать невыгодно: слишком велика себестоимость продукции. Но геологи продолжают работать и даже делать открытия. Например, под шельфом Восточно-Сибирского моря обнаружено ещё одно море – нефтяное. Остаётся Певек и центром морского навигационного обеспечения Восточного сектора Арктики. Многие работы (навигация, геологоразведка и др.) носят сезонный характер, поэтому летом населённость этих мест значительно возрастает, ну а зимой достигает минимума.

Есть различные версии, почему у города такое название. Название горы Пеекиной – «Вздутая гора», «Вонючая гора», «Острая гора». Есть легенды, что это место, где часто выбрасывались киты на берег. Но есть и другая. По преданиям в этом месте было большое сражение неизвестного народа с чукчами и якутами, и всех погибших хоронили на этой горе.

Совсем недалеко от нас красивое здание на косе, впадающей в море. Это всё хозяйство Чукотгидромета, начальник управления сейчас Александр Николаевич Некрасов. Нас тут же решили поселить в гостинице Гидрометцентра, расположенной в десяти метрах от берега.

Разместившись в транзитном общежитии гидромета, знакомимся с главой администрации Чаунского района Романом Валентиновичем Копиным из молодой команды чукотского губернатора. Необходимо было решить массу вопросов – технических и организационных. Да и отдохнуть надо было в нормальных условиях. Ну и, конечно, просушить вещи и оборудование после плавания через Чаунскую губу. Узнал, что статус города Певек получил сравнительно недавно, в 1967 году.

На всех зданиях множество чаек и бакланов. С Юрием вместе упаковываем радиоаппаратуру в ящики.

Присев на гальку на берегу залива, Юрий Заруба рассказал мне:

«Ностальгия «катит» волнами. Я здесь был впервые восемнадцатилетним студентом в 1982 году в моей первой военно-патриотической экспедиции ЕКОК. Это как возвращение в родные места, где приходилось бывать давно, очень давно. Горы и реки кажутся знакомыми, каждый дом стоит там, где стоял в момент нашего отъезда, на первый взгляд, будто ничего не изменилось, и это трогает. Но я уже не тот – мне 38, и каждая вызывающая далёкие воспоминания подробность напоминает об этой разнице. Насколько же иначе мы смотрели тогда и насколько иначе сегодня. Глаза сделались старше, прошедшая над нами тень лет сопутствует каждому нашему взгляду, и мы приветствуем нашу собственную молодость с улыбкой и не без тени горечи. Жизнь, если взглянуть на неё, всегда кажется чем-то таким, что можно было бы построить иначе – если

не лучше, то, по крайней мере, разумнее. Что же в свете всего этого сказать о первой своей экспедиции, от которой отделяют годы житейского опыта?

Недавно минуло двадцать лет с момента, когда я жизнь посвятил радиоэкспедициям. Чего в ней больше: романтики приключенческой жизни, радиолюбительского счастья в зрелые годы или испытаний нынешних лет? По волнам моей памяти проходят разные воспоминания. Мечты восемнадцатилетних почти никогда не сбываются. Но мне повезло. Вернувшись сюда двадцать лет спустя и стоя на набережной Северного океана за рестораном «Арктика», я смотрел через годы на себя молодого и завидовал себе самому с высоты уже прожитых лет. Тогда, в 1982 году, мне посчастливилось здесь повстречаться с ведущим «Клуба путешественников» Юрием Александровичем Сенкевичем. И я стал путешественником не только в эфире. «Путешествие» – два слова в одном: «путь» и «шествие». «Путь» – ключевое понятие. Ходить можно по дороге, по дому, вокруг да около, а по «пути» – только «шествовать». Корень этого слова – «шест». Шест – это и посох, на который опираются, и балансир, с которым идут через пропасть. Шествуют только неспешно и несуетливо. Я полюбил путешествия и Арктику всем сердцем.

В 1990 году я снарядил полярную радиоэкспедицию «Восточная Арктика-90», состоящую из трёх отрядов. Два работали на Чукотке, а сам я руководил экспедицией, будучи на юге посреди Охотского моря на острове ЕКОАС. Тогда получилось сразу три «радиооткрытия»: AS-069, 070, 071.

В далёкие времена моей юности, когда на заработки ездили не в Москву, а из Москвы на Чукотку, среди прочего мне запомнилась грибная история. Кто-то из местных пригласил нас, студентов, по грибы в берёзовый лес. «Что же это за лес, здесь же тундра?» – подумал я. Это надо представить: стоят подберёзовики, а под ними берёзы. В лесотундре, например, карликовые берёзки имеют высоту всего 2 – 6 сантиметров и несут от 2 до 10 листьев. К сорока годам высота достигает не более 20 сантиметров; возраст наиболее крупных кустиков берёзки достигает 140 лет. С тех пор это и было для меня образом чукотской природы: так и стоят перед глазами эти огромные грибы, под шляпками которых от сильного ветра – «южака» – прячутся деревья.

Да, интересный рассказ. В своё время Юрий возглавлял десятки радиоэкспедиций, при которых была радиооткрыта масса островов.

И я ещё подумал: «Тому, кто хочет увидеть поистине прекрасное в жизни, надо хотя бы однажды побывать в Арктике. В молодости или старости, но каждый пусть проверит себя Севером, услышит биение его ледяного сердца».

Мы ещё не знали, что из Певека не так просто уехать. Авиарейсы на Москву есть, но очень редко, не так, как в 80-е годы, ежедневно. Чуков послал меня в авиаагентство узнать порядок прилёта самолётов. На первом этаже одного из домов я обнаружил агентство местных авиалиний. Зайдя, спрашиваю девушку: «Во сколько прилетает самолёт из Москвы?» Мне невозмутимо отвечают: «Во сколько, точно не могу сказать, но через две

недели точно прибудет!» Для справки: стоимость авиабилета из Певека до Москвы составляет 12 тысяч рублей, самолёт Ил-18, время в полёте 10 часов.

Вопрос передвижения – самый трагический для Чукотки. Человек летит на день рождения к тётке в соседний посёлок и возвращается домой через два месяца. Отпускники иной раз половину курортного сезона проводят в жёстких креслах аэропортов.

В Певеке есть своё телевидение. Как только экспедиция «Полярное кольцо» вошла в город, эта новость стала главной на местном телеканале. У Чукова взяли интервью, к тому же мы представили телестудии свои видеосъёмки всего путешествия и видеофильмы о прошлых путешествиях на этих же пневмовездеходах к Южному полюсу в Антарктиде. Всё это демонстрировалось каждый вечер и приковало внимание певекчан, как какая-нибудь «Санта-Барбара». Это привело к тому, что нас узнавали на улицах. С чисто северной непосредственностью к нам подходили и говорили: «Так, сейчас идём к нам. У нас всё нарезано и налито».

29 мая у меня день рождения. Отметили его скромно, так как неизвестно, сколько нам тут придётся ещё «путешествовать». Дул очень сильный южный ветер. Южак – ветер типа боры, его рождает рельеф района. Чаунская губа и речная долина между горами создают удобный естественный жёлоб длиной более двухсот километров для сваливания по нему воздушных потоков. Стоит лишь упасть над Восточно – Сибирским морем давлению, как более плотный воздух материка устремляется в этот желоб и мчится, всё набирая и набирая скорость, словно с горки на саночках. А тут и впрямь перед самым Певеком вырастает метров под семьсот «горка» – ну и начинается рёв, вой и карусель. Рассказывают, что загодя до этого явления над сопкой зависает одинокое белесое облачко. Иногда приходилось жителям передвигаться на четвереньках, чтобы устоять на месте. Зимой, когда дует южак, не работают магазины, закрываются учреждения, срываются крыши, и в крохотную дырочку, в которую не пролезет иголка, за ночь набивались кубометры снега.

Одна из характерных особенностей быта на Чукотке – едва ли не повальное увлечение коллекционированием камней. И не каких-нибудь, а имеющих «игру», неожиданный рисунок. Эти камни – в основном сердолики, агаты, халцедоны.

Совсем неожиданно мы познакомились с мастером-камнерезом Головащенко Дмитрием Петровичем и мастером-косторезом Виктором Павловичем Омкыргиним. В центре посёлка, на улице Обручева у них оборудована целая мастерская. Зайдя туда, попадаешь просто в музей. На полках рядами стоят отполированные камни и различные поделки из камней. В коридоре лежат мамонтовые бивни, некоторые экземпляры с трудом можно поднять. А диаметром они – до двадцати сантиметров. Виктор продемонстрировал нам череп моржа величиной, как два ведра. Тут же

находятся моржовые клыки и рёбра кита. Посмотрели поделки из бивней мамонта – красота, да и только.

Дмитрий Петрович рассказывал и показывал, какие камни и с каких мест. Очень много вулканических «бомб» с реки Глубокой. Нам был продемонстрирован весь процесс: от отбора и распиловки до шлифовки и придания камню товарного вида. В мастерской различные распиловочные круги и несколько шлифовальных кругов. Удивительно, как простой с вида булыжник, на который и внимания не обратил бы, превращается в умелых руках в произведение искусства. Мастер объяснял, как какой камень распилить и как правильно угадать всё это. А что они изготавливают из горного хрусталя, яшмы, оникса, агатовой гальки – просто не передать! Эту удивительную прелесть просто нужно увидеть и подержать в руках.

Озеро Эльгыгыттын на юге Чаун-Чукотки продолжает оставаться загадкой. Кто говорит, что озеро вулканическое, кто – что кратер сей не что иное, как воронка от огромного метеорита. Учёные подсчитали, что падение небесного тела произошло около 3,5 миллиона лет назад. Озеро, диаметром более двенадцати километров, расположено высоко в горах, на высоте пятисот метров над уровнем моря. Вода его невероятно прозрачна. Глубина его более двухсот метров, но, несомненно, есть и больше, ибо рельеф дна чрезвычайно неровен. В зависимости от глубины цвет воды меняется от невероятно голубой, почти чёрной синевы до радужных, нежных курортных оттенков. Ощущение такое, что озёрной водой можно заправлять авторучки. По берегам – хаос дикого, бесприютного, первозданного камня. В озере водится озёрный голец из семейства лососевых, но больших размеров. Шестикилограммовые рыбыны не редкость.

Утром 30 мая решил вопрос с отправкой части людей на «материку». Улетают Юрий Заруба и Илья Фрейдович charterным рейсом на Москву. По плану должен был лететь я, но судьба распорядилась иначе. И я благодарен ей за это, так как последующие дни были насыщены не менее, чем на маршруте. Простившись с отлетающими и выйдя из аэропорта, я понял, что транспорт, на котором можно было уехать в город, весь ушёл. Выйдя на насыпь дороги, я двинулся в город, который виднелся на горизонте. Дул сильный ветер. Справа далеко просматривалась Чаунская губа. Было видно, что около берега полоса открытой воды шириной более трёхсот метров и лед по нашему маршруту от острова Айон во многих местах взломан. Так что вовремя мы оказались на суше. Когда я прошёл по дороге километров пять, меня подобрала грузовая машина.

В тот же день вместе с Чуковым, по приглашению местного УВД, выступили перед собравшимися работниками милиции. Чуков рассказал о нашем походе и о дальнейшей программе экспедиции. Всем было очень интересно узнать о технике, которая прошла такой маршрут. Но кое-кто

засомневался, что мы действительно прошли более пяти тысяч километров и сейчас стоим перед ними.

В здании милиции увидел герб Чаунского района: щит, разделённый пополам (синий и красный цвет), в центре золотой шар и поверх всего серебряный медведь, стоящий прямо и обернувшись направо, держащий в правой лапе перед собой золотую друзу, левой опирающийся на золотой якорь, и в левом углу четырёхлучевая звезда.

Первого июня – День защиты детей. Во всём городе праздник. Очень здорово потеплело. В центре города небольшой стадион, и там планировалось проведение футбольных матчей на первенство Чукотки. В соревнованиях принимали участие восемь команд со всех районов. Проводились волейбольные соревнования среди молодёжи. По просьбе руководства города мы на своих вездеходах прибыли в центр города и катали детей по улицам, и даже сделали заплыв по заливу. Желающих прокатиться было так много, что машины забивались детьми под завязку и даже на крышах сидели. Было сразу видно, что многие здесь любят и увлекаются спортом. Стадион – это гордость города. На каждом шагу чувствовалось, что он уже успел оздоровить здесь социальную атмосферу. Наверное, стоит добавить, что из-за вечной мерзлоты в тундре разбить футбольное поле очень нелегко, а на узком и скалистом полуострове места было совсем немного. Но на футбольном поле разворачивались яростные баталии соперников. Очень было приятно, что в таком небольшом городе, расположенном так далеко на севере, очень много людей любит спорт и занимается им.

В ночь с 1 на 2 июня, при сверкающем у линии горизонта солнце (полярный день всё-таки), все оставшиеся члены экспедиции на машине ГАЗ-66 выехали из Певека в сторону горного массива – на экскурсию. Сопровождал нас кандидат минералогических наук, известный геолог Тибилов с совершенно запоминающимся именем – Иосиф Виссарионович.

Ехали по дороге, по которой когда-то, в 40-50 -х годах, до гигантского лагеря-распределителя шли пешком почти пятьдесят километров заключённые – «враги народа», а обратно к порту везли урановую руду для производства первых советских ядерных бомб. Но доходило до лагеря примерно 15 – 20 процентов заключённых, которых завозили на Чукотку в трюмах грузовых судов, и поэтому эту дорогу называли дорогой смерти. Заложниками были и охранники рудника, так как урановую руду приходилось сопровождать и охранять, сидя на ней верхом в кузове машины. Через несколько рейсов охранников меняли на новых, так как старые уходили в мир иной.

Горный массив в районе Певека – уникальное по красоте место, да и как памятник печальных страниц советской истории он просто бесценен. Лагеря для заключённых, горно-обогатительные фабрики, урановые штольни – всё это осталось. В лагерях до сих пор можно найти посуду, инвентарь, инструменты, до сих пор стоят ржавые кровати «начальствующего состава»

(почему-то короткие). В углу одного из помещений мы обнаружили лопаты, которыми добывали руду. Интересно, что они сделаны из топливных бочек и стёрты до уровня фольги. Не удивительно, почему была в то время такая интенсивность труда. Получалось, что осуждённый, прибыв в это гиблое место, сам изготавливал себе орудие труда. Просто безотходное производство. И с помощью этого же «орудия» его хоронили в горах. Всё кругом опутано колючей проволокой. Лагеря расположены один за другим, вдоль дороги, уходящей в горы. На склонах гор видны следы взрывных работ. Штольни, куда уходят остатки шпал и рельсов, пугают своими чёрными пастями.

Наша машина упорно преодолевает остатки глубокого снега и неглубокие речки, похожие на ручьи. Подъехали к памятнику и остаткам базы геологов. На большой каменной глыбе высечены имена погибших геологов 5 июня 1991 года от селевого потока. Тибилов рассказал, что в 1991 году он был руководителем работ в этих местах. В июне он уехал в город за продуктами и оборудованием. В тот год было много снега, и лавины, сошедшие с горы Снежная королева, закупорили верховья ущелья, где весной образовалось большое озеро. И случилась катастрофа. Талая вода, прорвав снежную дамбу, устремилась с огромной скоростью вниз, сметая всё на своём пути. Лагерь геологов, располагавшийся из года в год на одном и том же месте, был вмиг сметён каменно-снежно-ледяной массой вперемешку с водой. Погибли восемь человек, которых унесло вместе с постройками на несколько километров.

Переправившись на противоположный берег, перескакивая с камня на камень, я очутился на месте бывшего лагеря геологов. Осталась часть домов, а также ящики с кернами, книги, отчёты.

Гора Снежная королева очень красивая, но, по словам Тибилова, в районе лагеря происходят всякие интересные вещи. В безветренный летний день со Снежной королевы вдруг иногда срывается шквал ветра типа смерча, который буквально рвёт палатки, а однажды даже разрушил баню. Через несколько секунд всё стихает.

Машина не могла дальше подняться из-за большого количества снега, поэтому на перевал решили подняться пешком. Солнце поднималось всё выше, и цвет гор менялся. С перевала открывалась панорама на Восточно-Сибирское море. Вдали виднелись мыс Шелагский, остров Шалаурова.

Опять кругом исторические места. Этот далёкий мыс, до которого доходили отряды Великой Северной экспедиции, – свидетель дальнейшей борьбы за исследование северных берегов Сибири.

В середине XVIII века в Якутске проживал купец Никита Шалауров. Я назвал бы судьбу Шалаурова странной, потому что сей неистовый человек изменил купеческому предназначению ради морской гидрографии и открытия новых земель. Для географической науки он сделал достаточно много, больше многих прославленных путешественников, но имя его более известно как символ редкого упорства и редкой неудачливости. Хотя в одиночку он сделал

работу крупной государственной экспедиции, его фамилия не прижилась в летописи географической славы. И тут ему не повезло.

В истории освоения Чукотки имя Шалаурова встречается первый раз в 1748 году, когда он решил совершить отчаянное плавание на Камчатку на самодельном судне, выстроенном из жидкого леса, который островками растёт на реке Анадырь. Купец Шалауров искал тогда новые охотничьи и торговые угодья, нюхом чувствуя богатейшие возможности невыбитых котиковых лежбищ, торговли с некоторыми племенами. Он задолго до срока чувствовал богатейшие возможности, которые позднее золотым потоком залили Российско-Американскую компанию, пайщиками которой состояли люди царской фамилии, острого ума купцы и даже барин – поэт Державин.

Уже тогда вместе с ним был Иван Бахов. О Бахове известно мало. Одни историки называют его купцом, другие утверждают, что он попросту был моряком. Но есть утверждения, что Бахов был ссыльным морским офицером, в юности участвовавшим в заговоре Меньшикова.

Семь лет спустя Бахов и Шалауров выстроили судно «Вера. Надежда. Любовь» и ухитрились добраться до Большерецка.

После этого имя Шалаурова исчезло до 1755 года. В 1755 году вышел указ Сената: «Ивану Бахову и Никите Шалаурову для своего промысла ко изысканию от устья Лены реки, по Северному морю, до Колымы и Чукотского носа отпуск им учинить».

Снова купец Шалауров затевал отчаянную экспедицию. Но странным здесь было то, что он обязался составить карты к востоку от Лены и практически открыть морской путь на этом участке.

В первый год они добрались только до устья Яны. Ледовая обстановка была очень тяжёлой. Шалауров спешил так, что проскочил даже мимо замеченного им нового острова, хотя и нанёс его на карту. Это был один из Ляховских островов, которые тогда ещё не назывались Ляховскими, потому что сам Ляхов доберётся до них лишь через десять лет, в 1770 году.

Построенный галиот, видно, не был отличным судном, команда же Шалаурова состояла из «ссыльных и беглых», точь-в-точь как у Христофора Колумба, который в своё время набирал экипаж по тюрьмам и камерам смертников.

Они зазимовали у мыса Сексурдах. В 1823 году остатки их зимовки видел штурман Ильин, участник известной экспедиции Анжу.

Побережье между Леной и Колымой даже на бывалого человека производит тяжёлое впечатление. К океану здесь выходят низменности Приморская и Нижне-Колымская, болотистые тундровые равнины из кочек и озёрной воды. Добравшись до моря, низменности долго не желают сдаваться и идут на север грязной водой мелководья, по которому летом олени уходят от берега на километр или два, чтобы испытать полезной для оленьего здоровья солёной воды. Застрять на этих отмелях очень опасно. Яростная мелководная

волна, может, и не разнесёт в щепы, но будет раскачивать киль, пока мёртвый ил не забьёт трюмы, не засосёт судно по палубу.

В следующем, 1761 году Шалауров упрямо двинулся на восток и снова застрял. На сей раз у Медвежьих островов. С трудом ему удалось вывести судно в устье Колымы. Его надёжно укрепили на банках и позаботились об охране.

Неподалёку был Нижне-Колымский острог, где находились казаки-поселенцы, начальство местных уездов и продовольственный склад. В припасах и провианте «купцу» Шалаурову было отказано, и зимовка получилась очень тяжёлой. Умерли три человека из команды. И умер Иван Бахов, которому «была ведома наука мореплавания».

Пришло лето 1762 года. После вскрытия льда Шалауров снова пошёл на восток. Он дошёл с гидрографической съёмкой до Чаунской губы, описал её, открыл и описал крупный остров Айон. Дальше за мысом Шелагский хода не было. Были льды.

На берегах Чаунской губы не растёт лес, нет плавника. Выбраться на берег здесь можно, но это ещё не значит спастись. Жилья нет на мёртвых, не пригодных для навигации берегах, и след человека по тундре напоминает нерешительный пьяный пунктир в обход протоков, озёр, стариц и мокрых болот. Скрепя сердце Шалауров вернулся в низовья Колымы на прежнюю зимовку.

Снова колымское начальство отказало ему в провианте. И команда сочла за лучшее разбежаться, бросить купца, который почему-то вовсе не занимается торговлей. Шалауров пошёл в Якутск за продовольствием и снаряжением пешком – более полутысячи вёрст, но экспедицию свою обеспечил всем необходимым.

Оставив судно, Шалауров через всю Сибирь помчался в Москву и Петербург. И всё же добился своего упрямый купец. Указом Сената от 22 ноября 1763 года экспедиция была признана государственной. Шалаурову был выдан даже квадрант для определения местонахождения по светилам – редкий по тем временам инструмент. И купец превратился в географа, руководителя государственной экспедиции. Он получил документ от сенатской канцелярии, ограждающий его от своевластия местных начальников и обязывающий их оказывать ему всяческое содействие.

И снова тут же, не теряя ни дня времени, через всю Азию – на Колыму.

Летом 1764 года судно Шалаурова снова отправилось на восток в очередное плавание, на сей раз последнее. Плавание закончилось кораблекрушением. Спасшиеся на берегу Шалауров и все его товарищи погибли от голода недалеко от Шелагского мыса. В 1823 г. в этих местах была русская экспедиция под начальством Ф. Ф. Врангеля, и ими были найдены остатки экспедиции Шалаурова. Таким образом, Шалауров достиг Шелагского мыса, до которого не смог дойти Дмитрий Лаптев.

Имя Шалаурова можно найти только в очень подробных картах. Незначительное место в низовьях Колымы под названием Зимовка Шалаурова, крохотный островок Шалаурова в Восточно-Сибирском море и мыс Шалаурова. Имя его не вытеснено золотыми буквами, но не забыто. И потому не может оставить равнодушной даже спустя более двух веков его жизненная драма. Но вызывает она не сострадание, нет – скорее, чувство острого сопереживания, добрую зависть, восхищение и, прежде всего, веру в беспредельные возможности человека. Вот такая история этих мест.

А вокруг нас сейчас творение природы: потрясающие кекуры, напоминающие развалины древних крепостей, взору открываются удивительные долины, горы округлой формы. Вот куда туристов возить! Тут же, высоко в горах, на перевале мы обнаружили брошенную военными станцию тропосферной связи, оставляющую жутковатое впечатление: на кухне посуда, в казарме – койки, на улице – вездеход, а из людей – никого!

На вершинах сопков гнездятся орлы, отличающиеся повышенной агрессивностью: они бесстрашно пикируют на тех, кто имеет наглость совершать восхождение в их владения. Отсутствие деревьев и кустарника (из растительности кое-где только мхи, грибы и карликовые ивы и берёзы) придаёт этим местам какую-то стерильность и первозданность. Интересно, как воспринимали эту жуткую красоту заключённые?

То ли в связи с залежами урановых руд, то ли ещё почему, но здесь часто встречаются аномальные явления. Совершенно на глазах за считанные минуты та или иная долина может заполниться туманом. Несмотря на чёткие ориентиры (скалы, сопки), здесь нередко теряется ориентация в пространстве и, будто в густом лесу, долго кружишь на одном месте. Вроде, по всем ориентирам выходишь в нужное место, но не находишь того, к чему шёл. Создаётся впечатление, что объекты здесь на время исчезают или становятся невидимыми. Очевидцы рассказывали, что наблюдали явление, когда вода в ручье текла по пологому склону... снизу вверх! Подумав, что это оптический обман зрения, провели другие наблюдения и убедились, что вода течёт действительно в гору. Уже позже я прочитал, что подобные явления встречаются в других местах Земли и что объясняется это аномалиями в магнитных и гравитационных полях. Чисто психологически в этих местах ощущаешь удивительную бодрость и совершенно изменяется восприятие мира и привычных вещей: они кажутся странными, новыми и свежими.

Василий Елагин, наш известный альпинист, побывавший на многих вершинах Гималаев, решил сам, в одиночку, сделать восхождение на вершину Снежной королевы. Он быстрым шагом стал двигаться в сторону вершины. Вся наша компания вернулась вниз к машине, и мы просто решили побродить вокруг уникальных каменных кекуров. Чистейшая вода в ручьях придавала свежесваренному чаю совсем другой привкус. Василия снизу можно было

разглядеть только в бинокль. Было видно, что восхождение завершено успешно и он спускается по другому склону горы.

Иосиф Виссарионович с интересом рассказывал нам об истории исследования района. Чаунский район занимает территорию на северо-западном побережье Чукотки площадью 58 тысяч квадратных километров, которая издавна привлекала внимание землепроходцев.

14 августа 1936 года на пароходе «Свердловск» сюда прибыл первый Чаунский геологоразведочный отряд Всесоюзного института Арктики во главе с Н. И. Сафроновым, чтобы проверить наличие донной горной породы темно-коричневого цвета, которую обнаружил годом раньше академик С. В. Обручев. Эта горная порода оказалась касситеритом – основной рудой, содержащей олово, – крайне необходимым народному хозяйству сырьем, отсутствие которого ставило советскую промышленность в зависимость от мирового капиталистического рынка. Геолог М. И. Рохлин обнаружил необычайно богатые валькумейские залежи, что и решило судьбу этого района.

В период 1936-1937 годов в районе работают геологические экспедиции, которые открывают богатое россыпное, а затем и рудное месторождение олова. В 1940 году геолог Р. М. Даутов, работавший на реке Ичувеем к северо-востоку от Певека, обнаружил в россыпях золото. И уже с 1941 года начинается его добыча на прииске «Пыркакай», переименованном позже в прииск «Красноармейский», и руднике «Валькумей», располагавшемся недалеко от Певека. Затем на территории района были найдены богатейшие россыпные месторождения золота, добыча которого была начата в 1959 году на прииске «Комсомольский». После этого золото, которое пряталось в течение многих лет, как будто сдалось: новые месторождения были открыты к западу от Певека на реке Баранихе, к югу на Анюе, к востоку на мысе Шмидта и на реке Паляваам. Сегодня эти крупнейшие олово- и золотодобывающие предприятия прекратили своё существование, остались только старательские артели. Однако будущее Чаунского района нынче связывают с продолжением разработки рудного месторождения «Майское», которое было открыто в восьмидесятые годы. Возможно, это даст толчок развитию всего Майского минерально-сырьевого узла с известными проявлениями ртути, олова, сурьмы, вольфрама и серебра.

Тибилев рассказал, что есть в арктических водах так называемая черная рыба, живущая в пресных водах Чукотки и Аляски. Длина этой рыбешки не превышает 10 – 15 сантиметров. Живет эта рыба даже в самых мелких озерах и реках, и когда эти водоемы промерзают, она тоже фактически превращается в кусок льда. И в то время как для прочих рыб длительное замерзание губительно, черная рыба переносит его безболезненно и после таяния льда вновь оживает. Таким образом, черная рыба – это пример приспособления организма к суровым условиям Арктики. Бывали случаи, когда собаки, проглотив целиком таких замерзших рыб, вдруг выбрасывали их обратно, когда ожившие рыбы

начинали шевелиться и биться в желудке. Замечательна черная рыба и другой особенностью. Она может выбираться из воды и долгое время ползать в траве по берегу водоёма.

Мне запомнились слова Иосифа Тибилова о красоте тундры: «Тундра как хороший, но скромный и сдержанный человек. С первого знакомства он не пленяет яркостью и блеском, но каждый проведённый с ним день увеличивает симпатию и расположение. Прекрасны и богаты просторы Заполярья, а облик тундры непередаваем в мягкости её красок, в нежной лёгкости северного неба. В ясные дни, когда светит нежаркое северное солнце, когда видна бледная голубизна неба, пронизанная перистыми облаками, редкими и лёгкими, точно серебристые прожилки в мраморе, а вся залитая светом земля переливается своими нежными тонами, – в такие дни тундра прекрасна. Кажется, будто всю красоту, которую природа равномерно, в малых дозах даёт людям в средней полосе, она сконцентрировала и сразу изливает здесь в огромных, непостижимых размерах».

Я набрал несколько камней на память об этом уникальном месте, которое так далеко находится от цивилизации. Вернулись мы в Певек уже третьего июня с интересными отснятыми видеосюжетами.

По договорённости с администрацией Чукотского Автономного Округа, все вездеходы мы передаём в пользование местным властям. Технику, в свою очередь, распределили следующим образом: две машины забрал заповедник на острове Врангеля, один вездеход «ушёл» в Билибино и один остаётся в Певеке в распоряжении Гидрометцентра. Вся наша команда участвовала в передаче техники, объясняя новым владельцам особенности её эксплуатации и, если потребуется, различных приёмов ремонта. Механики, которые принимали технику, не верили, что она прошла своим ходом гигантский путь в 6000 километров по бездорожью от Салехарда.

За дни ожидания самолёта мы познакомились со многими людьми, живущими и работающими в таких нелёгких условиях. В управлении геологоразведки нам показали небольшой музей образцов всех горных пород, которые встречаются на Чукотке. А образцы золота были просто восхитительны.

Иосиф Виссарионович провёл с нами экскурс в историю. Вот что мне удалось запомнить:

«Как всегда, исследования Чукотки начались с изучения недр геологическими экспедициями Всесоюзного Арктического Института и Горно-Геологического Управления Главсевморпути, Союззолота. За эти годы геологи провели, нередко на грани подвига, первые геологические и поисковые исследования большей части Чукотки. В 1938 году были открыты месторождения олова, вольфрама, золота, урана и многих других полезных ископаемых.

В конце 1941 года был открыт прииск Пыркай и рудник Валькумей. С открытием прииска и рудника был создан Чаун-Чукотский горнопромышленный комбинат. Последние десять лет деятельности чаунских геологов характеризуются радикальной сменой как стратегии геологических исследований, так и их организации, что было вызвано общим реформированием всей экономической и политической жизни России. Сократились ассигнования, что привело к закрытию различных учреждений, приисков, сокращению численности геологоразведчиков. Но все надеются на лучшее будущее».

Люди, выезжающие с Чукотки на материк, имеют определённые льготы, установленные Романом Абрамовичем. Для тех, кто отработал на Севере 15 лет и более, администрация округа приобретает жильё в рамках программы «Переселение» в европейской части России или в Сибири. Например, только за 2002 год из Певека выехало около трёхсот семей, получивших бесплатно квартиры в Омске, Воронеже и других городах. В наш город Энгельс, между прочим, тоже попадают деньги Абрамовича. Уже многие северяне стали нашими земляками.

Возле жилых домов нестройными рядами стоят контейнеры. Это огромные железные ящики, в которых перевозится имущество северян. Контейнеры – неременный атрибут северных городов. Они уродуют вид, но не больше, чем железные гаражи. Вместе с тем стоящий у дома контейнер – не просто железный ящик, но еще и символ. Это овеществленная вера в возможность покинуть Крайний Север. Присутствие контейнера создает владельцу ощущение временности пребывания, а значит, и временности бедственного положения. Занесенный снегом железный ящик, видимый из окна, — частичка желаемого и воображаемого «материка». Так столичный путник, вынужденно поселившийся в провинциальной гостинице, не выпускает из виду свой чемодан, который даже не распаковывает. Он надеется убраться поскорее из этой гостиницы – на рассвете, первым же проходящим поездом...

Разговорная речь здесь богата, потому что разноплеменно население. Тут и украинцы, и белорусы, и татары, и другие национальности, да и сами русские из разных мест. Есть сибиряки, уральцы, питерцы, москвичи... Все они привносят в местный лексикон колорит: словечки, понятия, выражения. Так что можно говорить об универсализме и взаимообогащении русского чукотского языка. Добавив к нему слова, заимствованные у коренных народов, получим подвижный, развивающийся язык, которому омертвление не грозит. Поэтому слово «борт», заимствованное у авиаторов, отнесем на счет этого развития. Но если «борт» – слово, то «материк» – это понятие. Я выяснял, что означает «материк» и откуда он начинается. Но никто ничего определенного ответить не смог. Для одних это то конкретное место, откуда они прибыли и куда собираются вернуться, и этим местом может быть любая точка на карте, за исключением Чукотки; для других «материк» – это нечто абстрактное,

не связанное с чем-то определенным; третьи называют «материком» лишь Москву, а кто-то считает, что «материк» начинается уже с Магадана. Есть такие, для которых «материк» – это всего лишь место отдыха. Похоже, что «материк» – это и Брянск, и Кемерово, и Ялта, и Москва, и Казань...

Если с местонахождением «материка» разобраться трудно, то в смысловом отношении все проще. «Материк» – это мечта. Можно ли представить, чтобы жизнь – та самая, которая даруется Богом, была наполнена лишь одним – ожиданием возврата, причем не из плена, а из добровольного заточения?

Люди приезжали на Север в расцвете сил, в надежде и уверенности, что за несколько лет смогут заработать достаточно, чтобы устроить жизнь. Приезжали из-за своей никчемности, которая бывает хуже беды, или бежали от такой беды, которая хуже никчемности; забирались сюда в поисках романтики и приключений. Кого-то забрасывала судьба или позвали родственники, друзья, знакомые убедили, что здесь есть где себя приложить и в чем проявиться, что есть шанс себя испытать и пожить по-настоящему, по-мужски; есть и такие, кто бросился сюда вслед за любимой... И вот, приехав на два-три года, оставались на десять лет, на пятнадцать, на двадцать... Приезжали, устраивали жизнь, влюблялись, женились, заводили детей, потом их растили, учили, старались выпроводить на «материк», сами оставались еще на годик-другой, а получалось – на десять, на пятнадцать, на двадцать лет... Словно неразумное насекомое, попавшее в золотистую смолу и безнадежно там застывшее, человек застревал на Севере. Здесь и карьера, и быт, и привычка, и друзья, наконец, возраст, когда уже не попляшешь, не попрыгаешь, а на то, чтобы начать сначала, не осталось ни задора, ни прыти...

Но мечта о возврате жила. Казалось, еще немного, еще чуть-чуть... Но исчезает страна, рушится быт, и ему на смену приходит безбытность. Умом человек все понимает, но сердце отказывается смириться: «материка», куда стремился, о котором мечтал, больше не существует. Признать это – страшно. Значит, согласиться с тем, что жизнь прошла... в ожидании жизни. Прибывший с Севера вдруг обнаружил, что его «материк», подобно легендарной Атлантиде, ушел на дно, но не территорией своей (все как стояло, так и стоит), а человеческими душами и человеческим отношением. Россия «старанием» безжалостной власти и безучастием измученного народа ушла на дно и в одночасье едва ли поднимется.

Разочарованный и уставший, человек возвращается обратно на Север и укрывается здесь. Удивительно, но в краю вечной мерзлоты сохранились и сердца, и души. Оказалось, это важнее материальных благ, важнее всего на свете, и так скажет всякий, потому что обездоленный, без денег и лекарств, без достойной одежды и хорошей еды, без надежды на будущее русский человек сильнее всего страдает от очерствения душ, больше всего мучится, когда рядом нет дружеского плеча и некому верить. Он устал от страха и

безнадеги, от клеветы и насилия, от опухших и обнаглевших физиономий с бесчувственными глазами, от проворовавшегося начальства и от себя такого – тоже устал, от беспомощности своей и никчемности. И некуда уйти от этого, и не с чем, и уже, кажется, он смирился со своей участью и безропотно отдает себя в руки Провидения. Но и Провидение к нему неблагосклонно...

Мы всегда бежали от напастей, куда глаза глядят, и больше всего – на Восток, на Север, на самый Крайний Север. И добежали туда, откуда бежать некуда. И вместо того, чтобы встать насмерть перед трудностями, перед бедой и победить, русский человек продолжает грезить о том, чтобы бежать... обратно! Туда, откуда бежали предки. Мы, а не чукчи, – настоящие кочевники!

Чукотка – нынешний край российской земли. Рядом только Аляска. Край – это и конец, и запредельность, и при этом – это просто кусочек Земли. В одном из мультипликационных фильмов, где герои искали край земли, была примерно такая фраза: «Как хорошо сидеть с таинственным незнакомцем на краю земли и свесить ноги прямо в звёзды». Да это же про Чукотку – то самое место, где в одной точке сошлись Крайний Восток и Крайний Север, тут граничат два океана и два континента. Это место стихий.

Немного о времени: взгляните на карту, каждый часовой пояс по долготе – 15 географических градусов. В Певеке + 12-й пояс к «нулевому» гринвичскому меридиану под Лондоном, значит там, где без разницы, какую ставить долготу – 180 градусов к востоку или западу – должна быть граница. Линию перемены дат переместили за пределы Чукотки, но временной казус всё же имеется. На мысе Шмидта должен быть отрицательный -12 пояс по природным законам или по советским «чёртова дюжина» в плюсе. К самому краю чукотского полуострова где-то под Уэленом проходит граница ещё одного минус – 11 пояса времени – от 172,5 градусов на запад от Гринвича. Это мы живём на востоке, а чукчи на западе. Советским декретом границу задвинули, а «чукча в чуме ждёт рассвета» и встречает его на два часовых часа раньше формального времени. Куда там Японии, истинная страна восходящего Солнца – Чукотка.

Нас пригласили посетить небольшой краеведческий музей, где рассказали много интересного о Чукотке, о народах, населяющих далёкие уголки этого края. Интересна история открытия и освоения Чукотского края. Хочу привести краткие записи выступления местных краеведов:

«Сибирь была покорена с головокружительной быстротой. В 1586 году на развалинах столицы богатого и могущественного каганата Чингис-Тур выстроили Тюменскую крепость, а уже в 1648 году томские казаки достигли Охотского моря. Весь гигантский материк был пересечен за шестьдесят два года! На Северо-Востоке ситуация сложилась иначе. После долгой и кровопролитной войны с сибирским ханом Кучумом землепроходцы из казаков в самом дальнем углу Старого Света снова встретились с вооружённым сопротивлением и на этот раз не сумели его сломить. Колыма в своем нижнем

течении на десятилетия стала пограничной рекой, откуда казаки с переменным успехом то нападали, то отступали отседающих чукчей, которые, как можно заключить из одного отчета, уже в 1688 году стали пользоваться огнестрельным оружием, захваченным в качестве военного трофея. Далеко на юге другим пограничным пунктом стал Анадырский острог, который в нижнем течении реки Анадырь, примерно в трехстах километрах от самой северной бухты Охотского моря, в виде обычного зимовья основал в 1649 году Дежнев. После открытия и присоединения к России Камчатки Анадырский острог приобрел особое значение, поскольку он охранял торговый путь почти в три тысячи километров, единственную дорогу, соединяющую Якутск с этим дальним полуостровом. Подкрепленный пушечной батареей, гарнизон острога был едва ли не больше якутского гарнизона, и городище стало самым мощным форпостом во всей Восточной Сибири. Все это привело к обострению отношений с чукчами. Не улучшило их и то, что гарнизон находился на полном самообеспечении. К 1727 году взаимные набеги чукчей и казаков переросли в позиционную войну. К этому времени с помощью экспедиции Витуса Беринга на Камчатке и побережье Охотского моря было сконцентрировано большое количество войск и царским указом от военачальника потребовали завершить покорение северо-восточных областей Азии. К тому времени родовой строй сменился у чукчей военной демократией. Чукчи проявляли полное безразличие к судьбе своих единокровцев, захваченных казаками в качестве заложников, а также презрение к смерти и поразительную искусность в борьбе с казаками, а позднее с регулярными войсками. Вопреки ожиданиям, война затянулась надолго, и царское правительство, очень плохо информированное, делало фантастические предположения о силах, стоявших за спиной чукчей. Война продолжалась уже более пятидесяти лет, примерно столько же, сколько ушло на покорение всей Сибири, когда Екатерина II вынуждена была, наконец, уступить Сенату и подписать указ о ликвидации гарнизона и всего Анадырского острога. Церковь разобрали и символически пустили вниз по реке; три крепостные башни, бревенчатая крепостная стена, канцелярия, главная вахта, штаб-квартира начальника гарнизона, склады, торговый двор и семьдесят пять жилых домов были сожжены дотла; в глубоком омуте на притоке реки Солдатова утопили пять пушек, сто девяносто девять ружей, семьдесят штук тяжелых и сто сорок восемь легких гранат, сто пять пушечных ядер и прочее вооружение, которое невозможно было вывезти. Церковные колокола и иконы переправили в Нижнеколымск, последним покинул Анадырский гарнизон прапорщик Мордовский. В наши дни только погост, заросший бурьяном, напоминает об этом историческом месте, где в годы расцвета было перепродано американской пушнины на 3 204 138 рублей. Ущерб, нанесенный уничтожением крепости, оказался вдвое больше этой суммы. Через восемь лет, благодаря энергичным усилиям первого образованного чукчи Н. Дауркина и русского гуманиста Т. Шмалева, в 1778 году был заключен мир, который обе

стороны почти не нарушали. В то же время, по указанию её императорского величества, губернатор приказывает изготовить государственные гербы и отправить их чукчам, чтобы те вывесили их на берегу, на деревьях и показывали морякам иностранных кораблей, дабы подтвердить принадлежность страны к Российской империи. Этим странным приказом, не учитывавшим, что на побережье Чукотки деревья не растут, и ограничилась политика царизма в отношении чукчей. Чукчи не стали подданными царя, не испытали на себе гнета феодально-крепостнического самодержавия. Еще в 1908 году губернатор Якутии Крафт рассказывал Столыпину о старейшине чукчей, который носит корону и, встречая русских, участливо расспрашивает их: «Как поживает мой брат Николай?»

Я поинтересовался, есть ли материал об экспедиции Биллингса. И вот что мне ответили: «До Врангеля здесь побывала экспедиция Биллингса. Русские авторы называли ее несчастливой, таковой она и была на самом деле. В свое время Иосиф Биллингс служил у Джеймса Кука судовым офицером и астрономом, дважды побывал в Беринговом проливе и в Чукотском море; это Екатерина II призвала его на службу Российскому государству и, как только до Петербурга дошла весть, что Лаперуз отправился к Тихому океану, тут же спровадила на Дальний Восток. Биллингсу было поручено определить точное местоположение Колымы, открыть земли, которые, как предполагалось, расположены против ее устья, исследовать северное побережье Чукотки, а затем, проплыв через Охотск в Тихий океан, посетить Алеутские острова, Америку и Японию. Дел, как видим, было предостаточно. Корабли, необходимые для такого похода, должен был построить он сам. Экспедиция выполнила лишь мизерную часть возложенных на нее задач и закончилась бы еще более плачевно, если бы в ее составе не было молодого Сарычева, первоклассного моряка, будущего адмирала, однако и он не сумел побороть мрачную самоуверенность англичанина. Астроном Биллингс оказался бездарным руководителем, но человек он был не робкого десятка. Вместе с обозом кочевых чукчей он совершил исключительное для своего времени путешествие от Берингова пролива на побережье Колымы. Никто этого от него не ожидал и ожидать не мог. Географическая ценность этого опасного для жизни марафона была незначительна. Но участники экспедиции привезли богатый этнографический материал и зарисовки, которые в большинстве своем позднее, увы, таинственным образом исчезли. Вообще, будто какой-то злой рок преследует документы, рассказывающие об открытии Сибири: то они сгорают, то теряются или забываются. Когда они, наконец, попадают в печать, то в блеске их неожиданного появления на свет Божий ступшевыается само географическое открытие, поблекнув за давностью лет.

Кроме древесины, все строительные материалы для кораблей Биллингса везли из Иркутска. До Охотска это примерно 3200 километров, до Нижнеколымска – 3900. А помимо строительных материалов – пятилетний

запас продовольствия, свечей, мыла и водки на триста человек. Все это упаковывали в Иркутске в ящики по сорок килограммов каждый, зашивали их в полотно, которое потом смолили, чтобы оно стало водонепроницаемым, после чего ящики зашивали еще раз, только теперь уже в юфть, из которой на месте назначения шили сапоги для команды...».

Вопрос: «Известно ли, когда появились первые люди не Севере?»

Люди заселили Арктику много тысячелетий назад. Установить, когда именно, почти невозможно. Но по результатам различных методик выяснилось, что заселение Арктики людьми, составившими её коренное население, происходило постепенно, в течение примерно 20 тысяч лет, начавшись около 35 тысяч лет назад (а может быть, и ещё раньше). Подробности этого процесса нам неизвестны, а сегодняшнее население северного региона представлено многими народами – ненцами и эвенками, хантами и эвенами, чукчами и нанайцами, манси и нивхами, эскимосами и др. Численность их невелика (например, по данным Всесоюзной переписи населения в 1989 году ненцев насчитывалось 34665 человек, эвенков – 30163, хантов – 22520, чукчей – 15184, нанайцев – 12023 человека). Это понятно: здешняя природа не в состоянии прокормить много людей. Но оленеводство и охота (в том числе и на морского зверя) уже несколько тысячелетий обеспечивают их существование.

Был задан вопрос: «Как в древности были вооружены чукчи? Говорят, что у них были даже латы».

Воины-чукчи носили железные латы, особенно высоко ценились шлемы с наушниками и узкой смотровой щелью. Когда не хватало железа или меди, панцири – они назывались «мюрьгау» – изготавливали и из материалов более доступных. Спину воина прикрывал выпуклый щит, укрепленный с обеих сторон белой моржовой кожей толщиной в дюйм и украшенный кожаной бахромой и красной росписью. Передний щит, нагрудник и наколенники делались эластичными, чтобы они не мешали быстрому бегу. О еще более сложной технологии, а может быть, и о влиянии японцев, свидетельствует панцирная рубашка, которая изготавливалась из сотен маленьких пластинок из моржовых бивней или рогов оленя, соединенных ремешками так, что они оставались подвижными. Воин был вооружен до зубов. Рассказывали о превосходных колчанах и стрелах чукчей, наконечники которых были отравлены настоем сушеных корней лютика. Вооружение дополняли копье, праща, в обращении с которой чукчи проявляли «ловкость Давида», силки, известные нам больше под именем южноамериканского бола, и конечно же аркан. Чукчи одинаково хорошо стреляли из лука и правой, и левой рукой. Каждый мужчина входил в боевую дружину и постоянно тренировался. Весной он надевал панцирь и шел параллельно своим домочадцам и оленьему стаду, выбирая, однако, более гористую и труднопроходимую местность. Ежедневные упражнения включали трехчасовой бег, а также бросание копья, фехтование

на пиках и стрельбу из лука. В беге с камнем, если можно так назвать это соревнование, побеждал тот, кто покидал беговую дорожку последним.

Секрет выносливости и скорости чукчей заключался не только в том, что они вообще вели подвижный образ жизни, но и в систематических тренировках, которые чукчи обозначают словом «илюлетык» и которыми они начинают заниматься с раннего детства. Особое внимание уделялось развитию быстроты реакции и умению переносить голод и недосыпание. У чукчей было, например, такое упражнение. Юношу ставили посередине, вокруг него располагались лучники. Они стреляли стрелами с тупыми наконечниками, и юноша должен был уворачиваться от них. Победителя награждали согласно олимпийским правилам: ему доставался почет, а вознаграждение он делил между участниками состязания и зрителями.

Все это кажется нам знакомым, да и не может таким не казаться. В Малой Азии грохотали военные колесницы Дария, по тундре скользили бесшумные военные сани: сзади у них не было спинки, зато спереди был укреплен щит, прикрывавший возницу. Лучник стоял за его спиной и с мчащихся саней метал во врагов свои стрелы, точно так, как мы это видим на барельефах Средиземноморья. Последний век великих географических открытий был одновременно последним веком военной демократии чукчей. Кое-что здесь было от Спарты, а кое-что и от викингов. Постоянной ареной военных столкновений для чукчей служило побережье Аляски, где они, кроме рабынь, добывали деревянные чашки и очень высоко ценившееся дерево, необходимое для изготовления луков. Когда военные столкновения в конце концов переросли в постоянные торговые сношения, сфера влияния чукчей на американском побережье распространилась на 1700 километров к югу.

Этот отважный и предприимчивый народ создал целую философию жизни, соответствующую его характеру и уровню развития, она представляла собой систему простых и суровых правил, сохранившуюся в его богатом фольклоре.

Иван Кужеливский спросил: «Откуда пошло название народности и чем питаются местные жители?»

Чукчи – древнейшие обитатели континентальных областей крайнего Севера-Востока Сибири, носители внутриматериковой культуры охотников на диких оленей и рыбаков. К первому тысячелетию нашей эры, имея прирученных оленей и частично перейдя к оседлому образу жизни на морском побережье, чукчи устанавливают контакт с эскимосами. Переход к оседлости наиболее интенсивно происходил в XIV – XVI веках после проникновения в долины Колымы и Анадыря юкагиров, захвативших места сезонной охоты на диких оленей.

Название народа происходит от самоназвания тундровых чукчей – «чаучу, чавчавыт» – «богатый оленями». Береговые чукчи называют себя «анкальыт» – «морской народ». Издавна сложилось два типа хозяйства. Основу

одного составляло оленеводство, другого – морской зверобойный промысел. Рыболовство, охота и собирательство носили вспомогательный характер.

Расширение торговли с русскими и иностранцами со второй половины XIX века постепенно разрушало натуральное оленеводческое хозяйство, и происходило имущественное расслоение.

С конца XIX века на внешнем рынке бурно растёт спрос на шкуры морских животных, что в начале XX века приводит к хищническому истреблению китов и моржей и существенно подрывает экономику оседлого населения Чукотки. У кочевых и оседлых чукчей развились кустарные ремёсла. Женщины выделывали мех, шили одежду и обувь. Мужчины обрабатывали и художественно резали кость и моржовый клык.

Традиционная пища тундровых людей – оленина, береговых – мясо и жир морских животных. Во время массового забоя оленей заготавливали содержимое оленьих желудков, проварив его с кровью и жиром. Готовили супы с травами.

Приморские чукчи особенно сытным считали мясо моржа. Из спинной и боковых частей туши вырезают квадраты мяса вместе с салом и шкурой. В вырезку закладывают печень и другие очищенные внутренности. Края сшивают кожей наружу – получается рулет. Ближе к холодам его края стягивают ещё сильнее, чтобы предотвратить чрезмерное закисание содержимого. В сыром и варёном виде едят мясо белухи и серого кита, а также их кожу со слоем жира. Оленеводы и приморские чукчи традиционно употребляют в пищу много дикорастущих трав, корней, ягод, морской капусты. Листья карликовой ивы, щавель, съедобные корни замораживали, квасили, смешивали с жиром, кровью.

Как всегда, последний день экспедиции наступает абсолютно неожиданно. Кажется, только привыкли к тяжёлой работе, ранним подъёмам, быстрым приёмам пищи и бесконечным прогулкам по просторам Арктики, приятной усталости, беззаботному общению с друзьями. И вдруг накатывает тоска расставания. Единственный способ избавиться от этого – это приступить к планированию следующего путешествия. Может, это будет Северный полюс, а может, островок на реке Волге.

Во льдах всё очень выпукло, почти осязаемо – добро и зло. Люди хорошо видны. И сам себе понятней становишься. Арктика к этому располагает. Лёд, безмолвие, космический пейзаж, ощущение Вселенной – и ты с ней наедине. Но и от обыденного не уйти. Очень интересно оттуда, с высоких широт, смотреть на ту суету, с которой мы живём на материке. В тех условиях есть возможность чётче провести границу – что в этой жизни важно для человека, а что – нет. А человеку, оказывается, нужно просто жить, быть счастливым, чтобы друзья рядом были.

Мы спешим, торопимся, бежим куда-то, а невидимый секундомер отсчитывает наше время. Сколько там осталось? Сколько в твоей жизни было

добра, сколько раз ты протягивал руку другому, во всём ли честен был перед людьми, да и перед самим собой?

Слишком коротка человеческая жизнь для того, чтобы разобраться во всех её загадках, горестях и радостях, чтобы побывать хотя бы в самых интересных и дорогих сердцу местах на земле.

При этом вспоминаю слова Ф. Нансена: «Пока человеческое ухо слышит удары волны в открытом море, пока глаз человеческий видит сполохи северного сияния над безмолвными снежными просторами, пока мысль человеческая устремляется к далёким светилам безбрежной Вселенной – до тех пор мечта о неизведанном будет увлекать за собой дух человеческий вперёд и ввысь».

Возвращаться из путешествия к родному дому бывает непросто – мы летим в Москву через Игарку следом за Солнцем на четырёхмоторном Ил-18. И с каждой минутой полёта загадочная земля Чукотка удаляется от нас. Мы летим домой – назад в будущее.

Итоги экспедиции

Завершился первый этап экспедиционного проекта «Полярное кольцо». Этот проект, рассчитанный на три года, является завершающим этапом Международной комплексной экспедиционной программы «Дорога в Третье Тысячелетие», успешно начатой в 1999 – 2000 годах в Антарктиде, результаты которой получили высокую оценку Генерального секретаря ООН Кофи Аннана.

Территория России в силу её огромных размеров, сложных природно-климатических условий и множества труднодоступных районов остаётся всё ещё недостаточно освоенной. Большая часть России лежит в высоких широтах Северного полушария, здесь и весь Крайний Север, и Чукотка с Камчаткой. Хозяйственная деятельность в этих районах сопряжена со многими неразрешимыми трудностями. Вместе с тем эти районы богаты важнейшими жизненными ресурсами, полезными ископаемыми и т. д., освоение которых очень замедленно, особенно в последние годы. Причины известны: общая удалённость от развитых промышленных центров, отсутствие развитой системы дорог, связи, источников энергии и трудные климатические условия.

Между тем внутриэкономическое состояние России, как и её геополитическое положение, требуют ускоренного и энергичного освоения этих пространств. Успешная работа в решении этой сложной и масштабной задачи невозможна без мобилизации всего накопленного научно-технического потенциала.

Эффективным направлением этой работы стала Высокоширотная технологическая экспедиция. Это долгосрочная комплексная научно-практическая программа, разработанная на основе богатого опыта, накопленного Экспедиционным центром «Арктика» более чем за 20 лет экспедиционной деятельности в Арктике и Антарктиде.

Основные направления ВТЭ:

- разработка, производство и испытание многоцелевых внедорожных транспортных средств на пневматиках сверхнизкого давления;
- получение экспертных оценок, заключений, рекомендаций по эксплуатации тех или иных изделий в экстремальных условиях Арктики;
- отработка действий в случаях возникновения экстремальных ситуаций в условиях Арктики;
- отработка комплекса научных программ по действию в сложных погодных условиях;
- отработка вопросов новых систем связи в высоких широтах;
- использование новых вариантов пищевых технологий и продуктов питания;
- опробование новых вариантов одежды для работы в Арктике;
- проведение комплекса поисковых историко-краеведческих работ по маршруту движения;
- привлечение внимания широких слоёв населения, и в первую очередь молодёжи, к миру путешествий, пропаганда здорового образа жизни;
- проведение общественно-гуманитарных акций в рамках программы ООН «Планета без наркотиков».



Смилевцев Игорь Демьянович

Родился в городе Серпухове в 1956 году в семье военнослужащего. В 1963 году пошел в школу в г. Энгельсе, окончил Энгельсское высшее зенитное ракетное командное училище в 1977 году. Служил на различных командных должностях в зенитно-ракетных войсках ПВО страны.

Окончил ВКА ПВО им. Жукова в 1989 году.

Службу в армии закончил в 1999 году в должности заместителя командира Гвардейского зенитного ракетного полка.

Туризмом занимается с 1972 года. Участник многих сложных походов по Кавказу, Сибири, Памиру и Крайнему Северу. В группе Экспедиционного центра «АРКТИКА» с 1992 года. Участник нескольких экспедиций на Северный полюс и Южный полюс.

Женат. Имеет двоих детей. Ветеран Вооруженных Сил.



Оглавление

<i>Предисловие.....</i>	<i>3</i>
<i>От автора.....</i>	<i>14</i>

КНИГА ПЕРВАЯ

Имя миру – Антарктида.

<i>Глава первая: Поехали.....</i>	<i>15</i>
-----------------------------------	-----------

<i>Глава вторая: На пороге Антарктиды.....</i>	<i>43</i>
--	-----------

<i>Глава третья: До полюса и обратно.....</i>	<i>85</i>
---	-----------

КНИГА ВТОРАЯ

В эфире затерянные острова.

<i>Глава первая: Мечта становится реальностью.....</i>	<i>123</i>
--	------------

<i>Глава вторая: Маленькая Антарктида в Арктике.....</i>	<i>137</i>
--	------------

<i>Глава третья: В центре Карского моря.....</i>	<i>163</i>
--	------------

<i>Глава четвёртая: Путешествие во времени.....</i>	<i>181</i>
---	------------

КНИГА ТРЕТЬЯ

Вдоль берега Северного Ледовитого океана

<i>Глава первая: Держать всё время к востоку.....</i>	<i>193</i>
---	------------

<i>Глава вторая: По следам древних мореходов.....</i>	<i>241</i>
---	------------

<i>Глава третья: Наперегонки с весной.....</i>	<i>317</i>
--	------------

Литературно-публицистическое информационное издание.

Игорь Демьянович Смилевец
ДОРОГИ К БЕЛЫМ ГОРИЗОНТАМ

*Записки
путешественника*

Редакторы: **А. В. Бурмистров, Д. С. Худяков, В. И. Вардугин.**
Художник: **И. А. Новичкова.**
Корректор: **И. А. Сивохина**

*В книге использованы фотографии
Б. Васиной, И. Смилевца, И. Трифонова, С. Борисевича, А. Маковнева,
А. Бородулина, Ю. Зарубы, В. Елагина.*

Сдано в набор 2005г. Подписано в печать 2005г.
Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура «TimesNewRoman».
Усл. п. л. 6+ вклейка.
Тираж 1000 экз. Заказ № 7114

Приволжское книжное издательство
410600, г. Саратов, ул. Вольская, 58.
Сверстано и отпечатано на ЗАО ПЦ «ИППОЛИТ – 99»
г. Саратов, ул. Б. Казачья, д. 79/85

**Автор искренне благодарит
за помощь в издании книги
и выражает признательность:**

Главе Энгельсского муниципального образования
М. А. Лысенко;

Мэру г. Саратова
Ю. Н. Аксененко;

Генеральному директору
ОАО «Роберт Бош Саратов»
П. Циммерманну;

Генеральному директору ЗАО НТС
А. Е. Калинин;

Депутату Саратовской областной думы
С. Е. Богомолову;

Генеральному директору ООО «Аккумулятор»
А. И. Перекрёстову;

Председателю совета директоров ОАО «Феникс»
Н. В. Аверину;

Генеральному директору ООО «Волгапродснаб»
Э. И. Борисовскому

Директору ООО «Хенкель – Юг»
А. А. Федорченко;

Генеральному директору ООО «Ямал – ЛТД»
А. В. Олейникову;

Генеральному директору ОАО «Покровск-Лада»
С. Л. Николаеву;

Генеральному директору ООО «Торэкс»
И. В. Седову;

Генеральному директору ЗАО «Саратовэнергомашкомплект»
С. А. Лёвину;

Генеральному директору
ОАО «Завод автономных источников тока»
А. В. Лопашеву;

Генеральному директору ОАО «БАТ – СТФ»
Т. В. Маминой;

Директору СК «Поддержка-Гарант»
Ш. З. Абубикерову;

Генеральному директору ООО «СК Новый век»
Р. Н. Саджая;

Генеральному директору ООО ПКФ «Сатурн»
В. В. Пыркову;

Президенту ОАО «Объединённые стекольные заводы Саратова»
А. Е. Либерману;

Президенту Саратовской губернской
торгово-промышленной палаты
М. А. Фатееву;

Первому вице-президенту Саратовской губернской
торгово-промышленной палаты
В. И. Федотову;

Генеральному директору ООО «Бенефис-89»
Ф. М. Илькевичу.



**«Народный Телефон
Саратов»
Закрытое Акционерное
Общество**



**(8452) 20-24-73, 20-39-52
e-mail:akkumulaytor@mail.ru**



**ООО «Ямал-Лтд»
ymaster@sun.ru**





